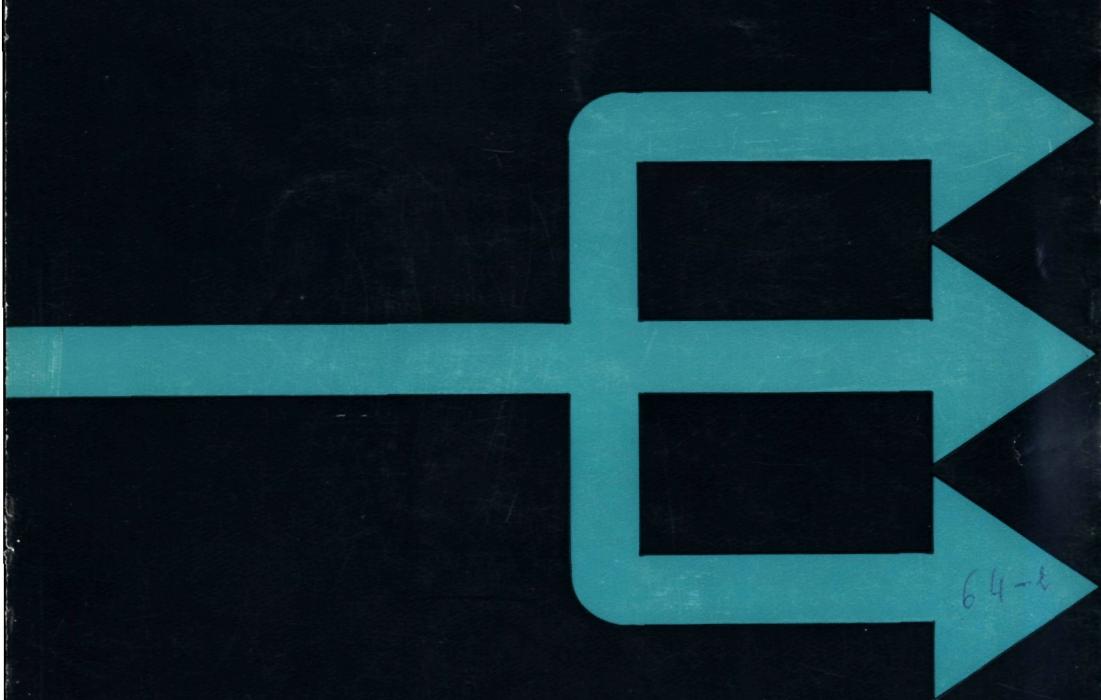



neptunus





les études, chroniques
et informations de cette revue
ont été rédigées et composées par

hebben de studies, kronieken
en informaties van dit tijdschrift
opgesteld en verzameld

de presentatie en opmaak is van :

en assure la présentation
et la mise en page.

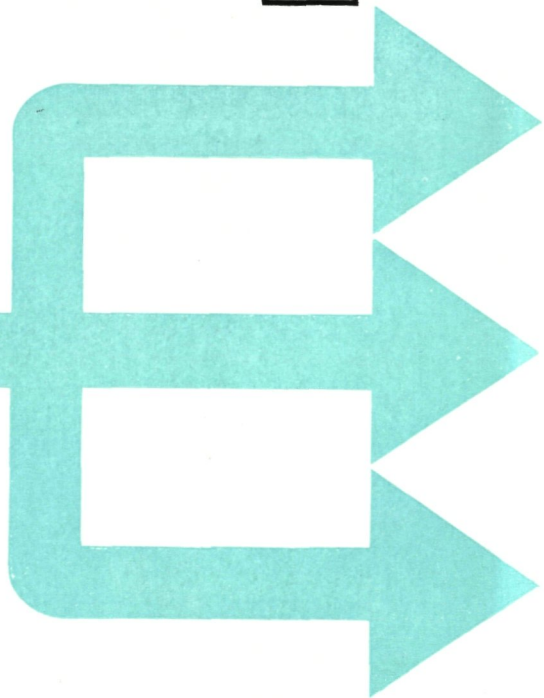
neptunus

64
2

j.p. pajot - w. schuermans

j.c. liénart - r. lambinet - l. vandenborne

l. decoster





**STOP
EEN TIJGER
IN UW
MOTOR !**

ESSO-BENZINE... KRACHTIG ALS EEN TIJGER!



Tank vol met Esso - benzine... tank vol met kracht ! Vlugge start, vinnig, optrekken, gemakkelijk besturen... Met Esso - benzine "trekt" uw motor beter en hij reageert onmiddellijk. Elke dag zult u er nieuwe prestaties mee verwezenlijken ! En u kunt er zeker van zijn, dat u op veilige manier **alles eruit haalt** wat uw motor bieden kan ! Door de Esso-Onderzoekslaboratoria uitgewerkt, is de Esso - benzine bij uitstek geschikt voor moderne motoren, en ze bezorgt u werkelijke besparing... **besparing bij gebruik !**

La Compagnie Maritime Belge et L'Armement Deppe

VERZEKEREN REGELMATIGE DIENSTEN

- van ANTWERPEN
naar KONGO — via Casablanca en de Kanarische Eilanden.
- van ANTWERPEN
naar NEW YORK — BALTIMORE en Outports.
- van ANTWERPEN en NOORD-CONTINENTALE HAVENS
naar OOST- en ZUID-OOST AFRIKA — RODE ZEE
PERZISCHE GOLF — NABIJE OOSTEN en andere Middel-
landse zeehavens — MEXICO (Atlantische havens)
ZUID AMERIKA (Atlantische kust).
- van ANTWERPEN — NOORD CONTINENTALE HAVENS en
LONDEN
naar FLORIDA — DE VERENIGDE STATEN HAVENS in de
GOLF van MEXICO.
- van NEW YORK — BALTIMORE en Outports
naar KONGO — ANGOLA.
- van VERENIGDE STATEN HAVENS in de GOLF van MEXICO
naar KONGO — ANGOLA via de Noord Atlantische havens.

COMPAGNIE MARITIME BELGE

61, St. Katelijnevest, ANTWERPEN

ARMEMENT DEPPE

11, Meir, ANTWERPEN.



Oostende-
Dover

Ostende-
Douvres

De korte en aangename zeeweg naar Engeland
INLICHTINGEN, DOCUMENTATIE, enz. :

Erkende reisagentschappen en automobielklubs,
Dienst der Pakketboten te Oostende-Kaai (Tel. 776.01).

La voie directe et agréable vers l'Angleterre
RENSEIGNEMENTS, DOCUMENTATION, etc. :

Agences de voyages et clubs automobiles agréés,
Service des Paquebots à Ostende-Quai. (tél. 776.01).

LAMOT

Pilsor
Export
Mai-Export
Oberbräu
Colibri



U leeft en woont ...
Bezoek de Specialist van het

MEUBIBOUW

Ijskelder-, Lijndraaier- en Vaarisstraat 10

Speciale korting voor Zeemacht

MODERN Meubel

1.500 m² Toonzalen

Tel. 744.07 - Oostende

(Op 150 m van de Zeemacht)

Les entreprises

Ed. François et Fils

Société Anonyme

BRUXELLES 4.

43, RUE DU CORNET

VILLAS, BUNGALOWS, APPARTEMENTS

A VENDRE

à Woluwé Saint-Pierre, Uccle, Ganshoren, Waterloo, Auderghem,
Woluwé-Saint-Lambert, Anderlecht, Bruxelles et Anvers.

ETRIMO

CAPITAL : 92.5000.000 Francs

29 années d'expérience

49, RUE DUCALE, 49

Bruxelles I

Tél. 11.28.68 — 12.09.42

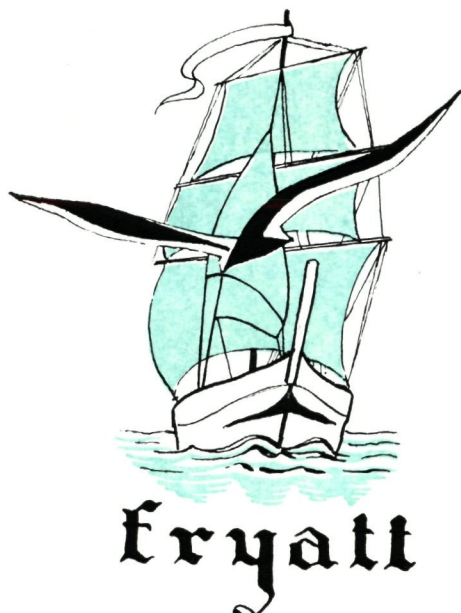
**L'Ami
de la
famille**



**De vriend
van de
familie**

PHILIPS

HOTEL - RESTAURANT



A. Germonprez - Vandekerckhove
Visserskaai, 34 - Tel. 717.72 - Oostende
- Het oudste gespecialiseerd vishuis -



Ravitaille
1 navire sur 4
dans le monde

SHELL

- lubrifiants
- combustibles

nautilus

C.C.P. 55.10.97

abonnement 200 Fr.

Maandblad van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege

sur l'eau

le numéro 25 Fr.

abonnement 250 Fr.

Marine - Yachting.

L'organe officiel de la Fédération belge de Yachting



Neptunus se targue d'une totale indépendance dans les domaines politique et confessionnel.

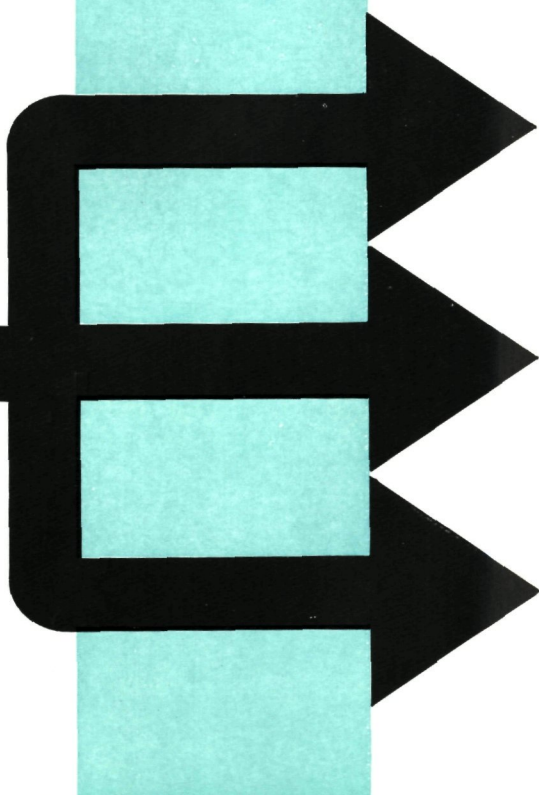
Neptunus gaat prat op zijn politieke en konfessionnele onafhankelijkheid.

- editorial-editoriaal
- les transports maritimes et le commerce international
office belge du commerce extérieur
- de aanval op pearl-harbor
w. schuermans
- les escorteurs océaniques récents
g. lambert
- krijgt een bewapend koopvaardijschip een militair karakter?
h. stradiot
- reorganisatie
k. beatse
- la codification otan des matériels
r. de ridder
- de oorlogsmarines van het sovjetblok
hoornaert
- hasselt, stad en schip
m. bussels
- la vie à la force navale
gebeurtenissen bij de zeemacht

11
13
23
37
46
47
49
61
65
75

SOMMAIRE

INHOUD



éditorial

Le territoire de la Belgique actuelle doit à sa position géographique favorable d'avoir été depuis longtemps un carrefour d'échanges économiques ; la vocation maritime des belges s'est toutefois vue, dès la fin du moyen-âge, contrariée par les éléments et la politique : les sables ont muselé Bruges, les guerres, Anvers, les intérêts des Habsbourg, Ostende.

Il n'est pas sans intérêt de constater que depuis 1815, et malgré les aléas dûs à certains soubresauts internes et aux deux grands conflits de ce siècle, la politique des souverains et des gouvernements de la Belgique, suivis en cela par les communes et l'initiative privée, s'est constamment préoccupée de rendre à notre pays la situation maritime qui lui revient géographiquement.

Le rachat du péage de l'Escaut, le creusement du port intérieur d'Anvers, la création de Zeebrugge, l'aménagement des canaux maritimes de Bruxelles, Gand et Bruges ne sont que quelques aspects spectaculaires des efforts fournis, efforts dont le prolongement naturel est constitué par les voies d'eau intérieures : le canal Albert, la mise au gabarit de 1350 tonnes des voies navigables principales, la future liaison Escaut-Rhin, le Ringvaart et l'aménagement du canal Gand-Terneuzen... La régularisation du cours de l'Escaut et création d'une nouvelle passe navigable côtière doivent, enfin, rendre le port d'Anvers accessible dans l'avenir à des navires plus grands que ceux qu'il accueille actuellement.

La flotte marchande belge a su, malgré sa faiblesse numérique relative, s'adapter aux événements qu'a vécus le monde depuis le début du siècle ; organisée actuellement de façon rationnelle, elle ne compte pratiquement que des unités récentes.

Face aux réalisations des pays voisins, la Belgique s'arme pour garder son rang de nation maritime ; si l'exécution des projets semble lente à certains il faut y voir le fait que l'Etat et l'initiative privée ont l'obligation de répartir leurs moyens dans les différents secteurs économiques et humains de l'activité nationale.

L'existence de ses flottes de commerce et de pêche et de son infrastructure maritime constitue pour la Belgique une source de richesse et concourt d'une façon essentielle à l'accroissement du niveau de vie de la population ; le possesseur d'un tel potentiel se doit de le préserver en garantissant la sécurité de ses voies de communication et des accès à ses ports.

C'est dans cette optique qu'il faut considérer la participation de la Force Navale aux efforts communs des marines de l'Alliance Atlantique, une participation dont la signification profonde et l'importance historique dépassent de loin celles qui résulteraient de la seule considération du niveau des forces réellement engagées.

Van oudsher was België, dank zij zijn gunstige ligging, een belangrijk handelsknooppunt. Politieke belangen samen met geografische verschijnselen verhinderden echter vanaf de late middeleeuwen de ontplooiing van de Zeehandel: verzandingen sloten Brugge, oorlogen, Antwerpen, de Habsburgers, Oostende.

Niettegenstaande wereldkonflikten en interne moeilijkheden hebben sinds 1815 vorsten en regeringen, gemeenten en privaatondernemingen, zich ingespannen om ons land een maritieme positie te schenken, zijn geografische ligging waardig.

De afkoop van de tol op de Schelde, de Antwerpse havendokken, Zeebrugge, het trekken van zeekanalen naar Brussel, Gent en Brugge, waren de eerste spektakulaire resultaten der geleverde inspanningen; het Albertkanaal, de aanpassing der binnenwaterwegen, de toekomstige Schelde-Rijn verbinding, de Ringvaart, de modernisering van het kanaal Gent-Terneuzen zijn de tastbare aspecten van een logische voortzetting dezer politiek. Tenslotte zal een nabije toekomst ons de creatie van een nieuwe pas voor de kust en het uitgraven en rechtekken der Scheldebbedding brengen.

Alhoewel haar mogelijkheden beperkt zijn, wist de Belgische koopvaardij zich aan de snel wisselende omstandigheden aan te passen; aktueel op een rationele basis gevormd, telt zij bijna uitsluitend recente eenheden.

België verdedigt dus zijn maritieme belangen.

Indien de verwezenlijking der projekten sommigen traag schijnt, dan mag men niet uit het oog verliezen dat de staat en het privaat initiatief verplicht zijn de hen beschikbare middelen over de verschillende sectoren — kulturele en economische — van de nationale aktiviteit te verdelen.

editoriaal

Het bestaan van een handelsvloot, visserijvloot en maritieme infrastructuur betekent voor België een bron van rijkdom en een verhoging van de levensstandaard van zijn bevolking. Ons land heeft tot taak dit potentiaal te beschermen door de veiligheid van zijn verbindingswegen en de toegang tot zijn havens te verzekeren.

Het is in dit kader dat de deelname van de Zeemacht aan de gezamenlijke krachtsinspanning der NAVO-marines dient gezien; een deelname waarvan de ware belangrijkheid en de historische betekenis ver de potentiële waarde der werkelijk ingezette strijdkrachten overtreft.

les transports maritimes et le commerce international.



**par l'office belge
du commerce extérieur**



13

cliché direction du port d'anvers

Depuis toujours, il existe une relation étroite entre le commerce mondial et la navigation maritime qui assure la quasi totalité des transports intercontinentaux. L'évolution des relations commerciales entre les nations a donc exercé une influence prépondérante sur le développement des transports maritimes : les ports belges, de même que les autres ports de l'Europe, subissent continuellement cette influence.

Economiquement parlant, les transports constituent le trait d'union entre la production et la consommation. On pourrait attendre des transports en général, et des transports maritimes en particulier, qu'ils s'adaptent continuellement aux besoins du commerce. En fait ce n'est pas le cas : la production se règle sur la consommation et, au cas où cette dernière diminue, on procède à la constitution de stocks, en attendant que la production ait pu être adaptée. Aussitôt que la demande augmente à nouveau, on peut faire appel aux stocks existants.

Les transports ont ceci de particulier qu'il est impossible de les stocker. Dans la navigation maritime, cette circonstance donne naissance à une tendance qui mérite d'être examinée de plus près : il s'agit des particularités de la loi de l'offre et de la demande dans le domaine des transports maritimes.

Chaque fois que le commerce mondial traverse une période de haute conjoncture, et qu'il se manifeste donc une forte demande de tonnage, les taux de fret sont entraînés vers la hausse, ce qui incite les armateurs à procéder à de nouvelles commandes aux chantiers navals dans l'espoir que ces nouveaux navires pourront encore bénéficier de la demande accrue de transport. De même, des commandes de navires seront placées par des spéculateurs dans le but de réaliser des bénéfices supplémentaires.

Les chantiers navals ne voient toutefois pas leur activité déterminée uniquement par ce que l'on pourrait appeler les "commandes conjoncturelles". Tout armateur poursuit, en effet, son propre plan d'amortissement en vue de remplacer en temps opportun les navires démodés par des bâtiments plus modernes ; ce sont les "commandes structurelles". Par ailleurs — pendant une période de haute conjoncture — l'armateur qui prend réception de nouveaux navires sera naturellement tenté de maintenir les bâtiments démodés en activité, ne fût-ce que temporairement, c'est-à-dire aussi longtemps que les taux de fret se maintiendront à un niveau élevé.

Entre-temps, l'afflux de commandes aux chantiers navals a contribué à une hausse des frais de construction. Mais, malgré l'accroissement constant de la productivité des chantiers navals, il se passera nécessairement un laps de temps assez considérable avant que le nouveau bâtiment puisse être livré à l'armement. Il s'ensuit que le navire commandé au début d'une période de haute conjoncture ne peut généralement être mis en ligne qu'au moment où se manifeste déjà le début d'une récession de la conjoncture. Alors, les taux de fret cessent d'augmenter et entament même parfois une chute. Au fur et à mesure que le nombre de nouveaux navires augmente et que le tonnage de marchandises à transporter diminue, le marché des frets se détériore à un rythme de plus en plus rapide. Cette situation peut facilement devenir catastrophique, ce qui est le cas en ce moment.

Pour comprendre la situation actuelle, il convient de passer rapidement en revue les principales modifications qui se sont produites dans le commerce mondial depuis la fin de la deuxième guerre.

A l'époque moderne, l'évolution dans les relations commerciales nationales et internationales, de même que l'expansion industrielle, suit un rythme accéléré. Les progrès réalisés dans le domaine de la production et des transports de l'énergie ont donné lieu à d'importantes modifications dans la localisation géographique des centres de production qui, à leur tour, déterminent l'orientation des transports. A cela se sont ajoutées les deux guerres mondiales qui ont conduit à une stagnation prolongée des transports continentaux normaux.

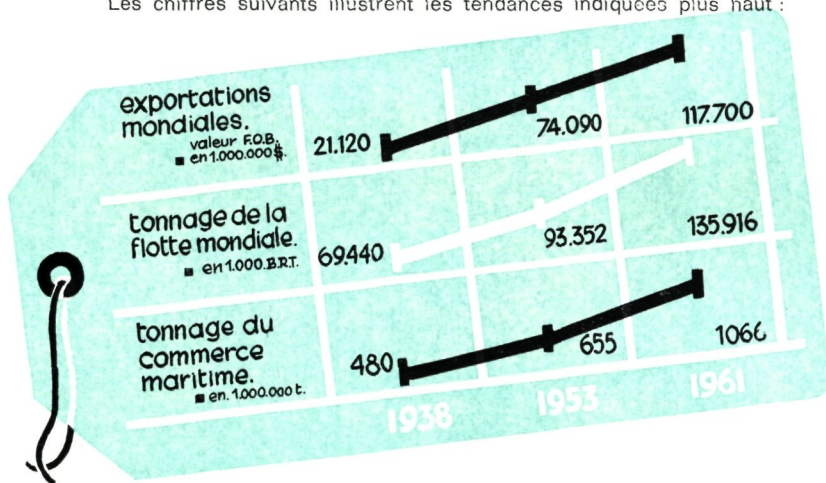
Depuis la dernière guerre, d'autres facteurs sont encore intervenus : la compétition politique et économique entre l'Est et l'Ouest, l'émancipation des anciens territoires coloniaux et l'accroissement des échanges avec ces pays, et finalement la création de la Communauté Economique Européenne.

Le cycle actuel des transports maritimes débute avec la crise de Suez, pendant laquelle il a fallu faire face à un trafic croissant tout en utilisant des routes plus longues ; il s'en est suivi une hausse inouïe des taux de fret. Pendant cette période, les commandes de navires à caractère spéculatif ont été importantes, surtout dans le domaine des pétroliers. La crise de Suez se termina toutefois beaucoup plus rapidement qu'on ne l'avait cru à l'époque, de sorte que pratiquement aucun des bâtiments commandés n'a pu profiter du niveau élevé des taux de fret.

Lorsque ces navires entrèrent en ligne, le marché des frets maritimes était en baisse, ce qui créa très rapidement un important surplus de tonnage. Cette situation entraîna un effondrement spectaculaire des taux de fret qui, depuis lors, oblige les armateurs à rechercher tous les moyens possibles pour réduire leurs frais d'exploitation. Dans la plupart des cas, les bâtiments en surnombre ont été exploités sous le pavillon de certains pays où la navigation maritime était plus rentable du fait du niveau moindre des charges sociales et fiscales incombant aux armateurs.

Malgré la situation défavorable du marché des frets, les armateurs classiques se sont vus dans l'obligation de poursuivre leur politique normale de remplacement des bâtiments démodés par de neufs, afin d'éviter de se faire distancer sur le plan qualitatif. Le fait que naturellement les nouveaux navires sont de loin plus efficaces que les bâtiments âgés contribue encore à renforcer le déséquilibre. Malgré l'accroissement du volume de marchandises à transporter, l'équilibre entre l'offre et la demande de fret reste précaire.

Les chiffres suivants illustrent les tendances indiquées plus haut :



La valeur des exportations mondiales (valeur FOB) est passée de 21.120 millions de dollars USA en 1938 à 74.090 millions de dollars en 1953 et 117.700 millions de dollars en 1961, atteignant ainsi plus de 557 % du montant de l'avant-guerre. Parallèlement, le tonnage du commerce maritime mondial a augmenté de 480 millions de tonnes en 1937 à 655 millions en 1953 et 1.060 millions en 1960, c'est-à-dire de 121 %. La flotte marchande, de son côté, est passée de 69.440.000 BRT en 1939 à 93.352.000 BRT en 1953 et à 135.916.000 BRT en 1961, soit un accroissement de 95 %. Entre les années 1937 et 1961, le tonnage de marchandises transportées par navire a augmenté de 135 % — pour le pétrole de 443 %.

L'évolution des taux de fret est loin de refléter une situation aussi favorable.

L'indice des taux de fret (base 1954 = 100) pour les marchandises générales s'établit, en effet, en 1956, en pleine crise de Suez, à 163 pour les transports maritimes et à 246 pour les "time-charters". Quelques années plus tard, en 1962, ces chiffres indices sont retombés à 83 et 81 respectivement. La situation est encore plus mauvaise pour les pétroliers : 275 en 1956 et 67 en 1962.

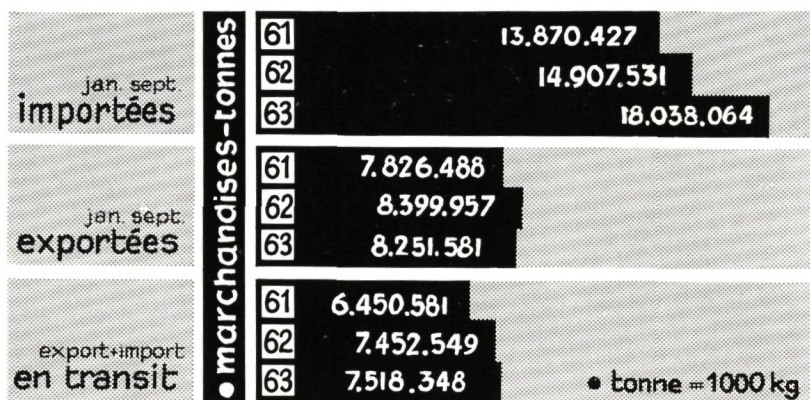
La formidable expansion du commerce mondial et les modifications dans la structure des courants de la navigation marchande se reflètent également dans l'accroissement très important du trafic dans les ports en général, et spécialement à Anvers dont la quote-part croissante dans l'activité portuaire de notre pays dépasse actuellement 90 %.

En 1962, environ 18.000 bâtiments, d'un tonnage global de plus de 50 millions de tonnes net, sont entrés au port d'Anvers, ce qui représentait environ 6 % de navires et 8,3 % de tonnage de plus qu'en 1961. L'augmentation du tonnage était de 121 % par rapport à 1950 et de 107 % par rapport à 1938.

Ce résultat est d'autant plus remarquable que notre pays ne dispose pas d'une flotte marchande puissante qui pourrait soutenir l'activité de ses ports. Au contraire, 95 % des navires qui entrent à Anvers battent pavillon étranger ce qui fait d'Anvers le port le plus international au monde ; le pavillon belge n'y arrive en effet qu'à la 7e place, et sa quote-part ne dépasse pas 5 %.

Les chiffres relatifs au trafic de marchandises dans le port d'Anvers indiquent une tendance également favorable. Ainsi le trafic total atteint en 1962 un chiffre record avec environ 41,5 millions de tonnes, dépassant ainsi de 92 % les chiffres de 1950 et de 77 % ceux de 1938.

Pendant l'après-guerre, plusieurs modifications se sont produites dans le trafic maritime des principaux ports du monde en général, et d'Anvers en particulier,



En premier lieu, on note la quote-part grandissante des importations dans le trafic total et la diminution des exportations, qui jusqu'en 1962 augmentaient encore légèrement.

Ces chiffres reflètent incontestablement la réorientation du commerce mondial qui est caractérisée par un accroissement des échanges entre les pays industrialisés et les pays en voie de développement (la quote-part de ces derniers dans le commerce mondial s'est réduite à 9 % environ, contre 12 % il y a quelques années).

En deuxième lieu, on constate dans les transports maritimes une augmentation considérable du tonnage moyen des navires. Ainsi à Anvers, le trafic maritime a atteint, pendant les 11 premiers mois de l'année 1963, 16.360 navires d'un tonnage total de 47.970.771 BNT. En 1962, on avait enregistré 16.509 navires avec 46.005.870 BNT et l'année précédente 15.441 navires avec 42.024.990 tonnes

Le tonnage moyen des navires accostant à Anvers a donc évolué comme suit : 2.726 BNT en 1961, 2.787 BNT en 1962 et 2.932 BNT en 1963. Ces chiffres, théoriques naturellement, reflètent la tendance des armateurs à utiliser graduellement des navires ayant un tonnage de plus en plus élevé comme c'est le cas pour les pétroliers. A l'heure actuelle le tonnage moyen des pétroliers en service et en construction atteint 42.800 tonnes dw. Une tendance identique est observée notamment pour les bananiers et les navires pour le transport de minerais dont le tonnage atteint couramment déjà 50.000 à 60.000 tonnes.

On pourrait également se demander quelles ont été les conséquences sur la navigation maritime de la création de la Communauté Economique Européenne. Depuis 1958, on assiste à une rapide intégration économique et commerciale qui s'est traduite par une augmentation de nos échanges avec les autres pays de la C.E.E. Pour la Belgique, le commerce (importations + exportations) avec les cinq partenaires de la C.E.E. représentait en 1962 53,9 % de son commerce total avec l'étranger — contre 51,9 % en 1961, 49,2 % en 1960, 46,5 % en 1959, 45,9 % en 1958 en 44,8 % en 1957.

Cette réorganisation de notre commerce extérieur a profité dans une large mesure à la navigation maritime puisqu'en 1962, environ 687.000 tonnes de marchandises ont été acheminées par mer vers les Pays-Bas, la France, la République Fédérale d'Allemagne et l'Italie contre 213.761 tonnes en 1955. La quote-part de nos importations en provenance de la C.E.E. transportées par mer augmente pendant la même période de 1,35 % à 2,95 %. Pour les exportations vers la C.E.E., les chiffres étaient les suivants : 6,3 % et 8,3 %.

commerce extérieur	1955	TOUS PAYS	100	100	100	100	100
	1962		132	128	111	129	205
	TRANSPORT TOTAL MARITIME FLUVIAL FERROV. ROUTIER						
	1955	CEE	100	100	100	100	100
	1962		134	186	111	131	205

Un examen des statistiques démontre immédiatement que l'augmentation du trafic maritime avec les pays de la C.E.E. dépasse de loin l'augmentation générale de nos échanges avec ces pays. Par ailleurs, les transports par rail ont — dans une mesure moindre — profité de ce mouvement. Le tableau ci-dessus qui groupe les chiffres-relatifs à l'augmentation des trafics maritime, fluvial, ferroviaire et routier est éloquent à ce sujet.

Les perspectives pour la navigation maritime semblent donc favorables. D'une part, la récente association de la Turquie — après celle de la Grèce — ports belges, de même que les autres ports de l'Europe, subissent continuellement la C.E.E. faisait suite à la signature de l'accord relatif à l'association des pays africains et de Madagascar à la C.E.E., ce qui devrait logiquement contribuer à une nouvelle augmentation des transports maritimes. D'autre part, les négociations qui débiteront cette année en ce qui concerne le "Kennedy-round" ne manqueront pas, si elles sont couronnées de succès, de créer de nouveaux courants d'affaires intercontinentaux dont profiteraient naturellement la Belgique et ses ports.

Finalement se pose le problème des relations des pays industrialisés avec les pays en voie de développement ; ce problème devra être considéré dans une nouvelle optique au cours des années à venir : une collaboration entre ces deux groupes de pays devra en effet être trouvée si l'on ne veut s'exposer aux pires catastrophes.

Devant cette évolution, notre pays a le devoir de prendre toutes les mesures utiles pour adapter les facilités du port d'Anvers aux exigences futures. Tandis que les cinquième et sixième darses construites dans le cadre du Plan Décennal sont en voie d'être complètement terminées et équipées, la ville d'Anvers a décidé de procéder dès à présent à la mise en adjudication des travaux relatifs à la septième darse. Par ailleurs, des crédits avaient été prévus au budget 1963 pour la modernisation des autres ports belges : 500 millions de francs pour le port de Gand (surtout pour le canal Gand-Terneuzen), 300 millions pour Bruges - Zeebrugge, 80 millions pour Ostende etc.

Une solution devra également être trouvée en ce qui concerne l'important problème de la navigabilité de l'Escaut où en 1962 le tirant d'eau maximum était de 38'9" et le tonnage maximum de 52.500 tonnes dw. Les travaux en cours doivent permettre, en quelques années, l'arrivée à Anvers de navires de 70.000 tonnes dw, ce qui est encore insuffisant lorsqu'on remarque que, des 328 pétroliers en construction dans le monde à l'heure actuelle, 180 seront d'un déplacement supérieur à 52.500 tonnes. C'est la raison pour laquelle on recherche une solution dans l'extension des travaux de dragage et qu'on envisage d'importants travaux pour la normalisation de l'Escaut qui devraient permettre l'accès du port d'Anvers à des navires de plus de 70.000 tonnes dw. (pour fin 1965 c'est-à-dire lors de la mise en activité de la nouvelle écluse de Zandvliet). Les frais des travaux de normalisation de l'Escaut s'élèveraient à 2,4 milliards de francs. Simultanément, les ports de Zeebrugge et de Terneuzen devront être rendus accessibles aux bâtiments de 50.000 tonnes.

Grâce à l'activité de sa marine marchande et de ses ports — principalement d'Anvers — la Belgique dispose de deux sources importantes de devises. D'après une estimation faite par les milieux maritimes, le port d'Anvers a fourni en 1962 des rentrées d'environ 4,3 milliards de francs, à quoi il faut ajouter la contribution de la marine marchande qui s'élève à 1,2 milliard de francs — total : 5,5 milliards de francs, soit environ 49 % des rentrées totales de la Belgique provenant des transports.

L'avenir reste incertain. L'activité maritime et portuaire en Belgique sera, et dans une mesure grandissante, influencée par les deux phénomènes décrits plus haut : d'une part, la réorientation de notre commerce extérieur vers les pays de la C.E.E. et d'autre part, la constante diminution de notre commerce extérieur avec les pays en voie de développement. Ainsi on s'attend à ce qu'en

1967 l'U.E.B.L. ne dépende plus que pour 20 % de son commerce extérieur des pays étrangers à la C.E.E., alors que la quote-part de ceux-ci atteignait encore 45 % en 1962.

Le commerce extérieur de l'U.E.B.L. devenant de plus en plus continental, il devra nécessairement se produire une diminution correspondante du commerce intercontinental.

Cette évolution pourrait, à la longue, devenir inquiétante. Déjà, on remarque que le trafic de marchandises dans le port d'Anvers n'a augmenté que de 10 % de 1958 à 1962, tandis que l'accroissement total de notre commerce extérieur atteignait 43 % pendant la même période.

Il reste donc un fait que l'expansion du port d'Anvers est liée à l'accroissement du commerce international et que l'échec des négociations tendant à faire entrer la Grande-Bretagne dans la C.E.E. a constitué une grave désillusion. Avec la Grande-Bretagne, la Norvège et le Danemark, les pays de la C.E.E. auraient en effet disposé d'environ la moitié du tonnage mondial.

Souhaitons donc que les tendances d'élargir le cadre de la C.E.E. aboutissent le plus rapidement possible afin que la navigation maritime puisse connaître un nouvel essor qui profiterait non seulement à nos ports mais également à toute l'économie belge.



Cet article a été rédigé par les services de l'Office belge du Commerce extérieur.

Rappelons que Son Altesse Royale le Prince Albert de Belgique est Président d'Honneur de l'Office belge du Commerce extérieur et qu'il prend une part active à la promotion de l'expansion commerciale belge sur les marchés étrangers. A ce titre, le Prince a présidé déjà plusieurs missions économiques belges et il ne cesse de s'intéresser à toutes les activités industrielles et commerciales de notre pays.

De evolutie der internationale handelsbetrekkingen oefent een doorslaggevende invloed uit op de ontwikkeling van het maritiem transport, en dus ook op dit der Belgische havens.

Ekonomisch is vervoer de band tussen produktie en verbruik. Is het echter mogelijk stocks op te slaan of aan te spreken bij een gevoelige wijziging van het verbruik, dan is het helaas onmogelijk vervoermiddelen te stockeren.

Dit heeft voor het transport ter zee tot gevolg dat telkenmale de wereldhandel een periode van hoogconjunctuur doormaakt, de reders de scheepswerven met bestellingen overstelpen, teneinde aan de vraag naar vervoer te voldoen. Gezien er een tamelijk lange tijd verloopt vooraleer het nieuwe schip geleverd wordt, is er in het algemeen op dat moment reeds een zekere teruggang waar te nemen. De toename van de handelsvloot versnelt deze reaktie die alzo een catastrofale toestand kan scheppen. Dit is aktueel het geval.

De huidige situatie is het gevolg van de belangrijke veranderingen die de wereldhandel voornamelijk sinds het einde van de tweede wereldoorlog, heeft ondergaan: snelle industriële expansie, vooruitgang inzake produktie en transport van energie, de politieke en economische wedijver tussen Oost en West, de ontwikkeling der vroegere koloniale gebieden en ten slotte de stichting der Europese Economische Unie.

De aktuele cyclus nam een aanvang met de Suez-crisis: De plotse verlenging der zeevaartroutes deed de vrachtprijs geweldig stijgen en veroorzaakte een belangrijke uitbreiding der koopvaardijvloot. Maar zijn onverwacht vlugge oplossing had een pijlsnelle afname van de vraag naar vervoer tot gevolg en zette de reders er toe aan hun exploitatiekosten tot een minimum te be-

perken. Anderzijds waren zij ten gevolge van de konkurrentie verplicht hun verouderde schepen toch door nieuwe te vervangen, hetgeen de toestand nog verergerde.

Niettegenstaande de aktuele toename der te vervoeren waren, blijft het evenwicht tussen vraag en aanbod eerder onzeker.

De geweldige uitbreiding van de wereldhandel en de structuurveranderingen van het zeeverkeer hebben eveneens hun weerslag op de havens in het algemeen en op Antwerpen in het bijzonder. Zo liepen in 1962 ongeveer 18.000 schepen met een totale tonnemaat van 50 miljoen ton de haven binnen. Dit betekent een toename van de tonnemaat met 6 % ten opzichte van 1961 en met 121 % in vergelijking met 1950. Dit resultaat is des te belangrijker, als men weet dat bij gebrek aan een uitgebreide nationale koopvaardijvloot, slechts 5 % der schepen die Antwerpen aandoen onder Belgische vlag varen.

Sinds de laatste oorlog hebben zich verscheidene veranderingen in het Maritiem transport van onze eerste haven voorgedaan. Zo noteert men een toename van de invoer en een afname van de uitvoer, een vermindering van de handel met de ontwikkelingsgebieden en een regelmatige stijging van de gemiddelde schepstonnemaat.

De stichting der Europese Economische Unie leidde logischerwijze tot een uitbreiding der handelsbetrekkingen met de andere landen der E.E.U. Het is voornamelijk het vervoer ter zee dat hierdoor gunstig beïnvloed werd: ongeveer 687.700 ton goederen werden in 1962 over zee naar Nederland, Frankrijk, West-Duitsland en Italië vervoerd, tegen 213.760 ton in 1955.

De vooruitzichten voor het vervoer ter zee lijken dus gunstig, temeer daar de recente associatie van Turkije, na deze van Griekenland, en in de nabije toekomst

maritiem transport en internati

de "Kennedy-round" — indien de besprekingen met sukses bekroond worden, niet zullen nalaten nieuwe handelswegen voor de Belgische havens te openen. Tenslotte is er het probleem der ontwikkelingslanden waarmee, wil men een negatief resultaat vermijden, een samenwerking tot stand moet komen.

Deze evolutie legt ons land de plicht op de haven van Antwerpen aan de eisen der toekomst aan te passen. Terwijl dank zij het Tien Jaren Plan de laatste hand gelegd wordt aan de 5e en 6e havendok, heeft de stad Antwerpen in dit perspectief reeds een aanvang genomen met de aanbesteding voor een 7e dok. Eveneens dient een oplossing gevonden voor het belangrijk probleem der bevaarbaarheid van de Schelde. Werken die eind 1965 de toegang tot de haven voor schepen van meer dan 70.000 T zou mogelijk maken, zijn aktueel ter studie.

Maar de toekomst blijft onzeker. De Belgische maritieme- en havenactiviteiten zullen hoe langer hoe meer beïnvloed worden door een toename van de handel met de E.E.U., en een afname van deze met de ontwikkelingsgebieden. Vermits de handel der B.L.E.U. meer en meer continentaal evolueert, kan deze toestand uiteindelijk verontrusten.

Het blijft immers een feit dat de uitbreiding der Antwerpse haven nauw verbonden is met de toename van de internationale handel. In dit opzicht is de mislukking der besprekingen aangaande de toetreding van Groot-Brittannië tot de E.E.U., een desillusie.

Laten we hopen dat de strekkingen om de E.E.U. uit te breiden vlug mogen slagen, opdat het zeeverkeer een nieuwe vlucht moge nemen, waarvan niet alleen onze havens, maar heel onze economie de vruchten zou dragen.


ale handel





de salv

OORLOG TER ZEE



De Japanse politieke en voornamelijk militaire overheden waren tot het besluit gekomen dat enkel de oprichting van een Oost-Aziatische Welvaartsfeer onder Japans beheer, de economische ontwikkeling van hun land kon waarborgen. Het waren de rijke olievelden van de Maleise Archipel die aan de basis lagen van dit plan.

Het embargo door de Westerse Mogendheden op de petroleumuitvoer naar Japan getroffen, plaatste het Land van de Rijzende Zon voor de keus af te zien van de overheersingsdroom of deze met geweld trachten te verwezenlijken. De laatste oplossing werd gekozen.

Eens dat de oorlog onvermijdelijk bleek, beschouwde admiraal YAMAMOTO het als een absolute noodzakelijkheid, wilde de verovering van de Maleise Archipel lukken en wilde vooral Japan in staat zijn dit uitgestrekt gebied gedurende voldoende lange tijd met sukses te verdedigen, dat de USA-vloot te Pearl Harbor voor minimum anderhalf jaar volledig uitgeschakeld werd. Gezien de sterkte van beide vloeten was deze totale vernietiging enkel door een even totale verrassingsaanval te bereiken. Het eiland Oahu ligt echter meer dan 5.000 km ten oosten van Japan hetgeen betekent dat een aanvalsvloot, ten gevolge

op pearl harbor ...



23

w. schuermans

van de noodzakelijke aanwezigheid van bevoorradingschepen, ongeveer 10 dagen nodig zou hebben om zijn doel te bereiken. Het was dus logisch dat de zo onontbeerlijke faktor verrassing het vertrek van het Japans eskader lang vóór de oorlogsverklaring noodzaakte, teneinde zo vlug mogelijk nadien toe te slaan.

• de lange tocht naar de volledige verrassing

Nadat reeds op 3 november admiraal NAGANO zijn principieel akkoord voor de aanval had gegeven, verzamelde admiraal YAMAMOTO, hoofd der operationele vloot, vanaf midden november de Eerste Vloot in de verlaten Tankanbaai van het eiland Etoforu, het grootste der Koerileneilanden.

Het tijdstip waarop de aanval moest plaats grijpen was ondertussen bepaald: Zondag, 7 december te 7 u 50, plaatselijke tijd. (*)

Het eskader dat onder leiding van vice-admiraal NAGUMO, de naar Japans oordeel beslissende slag ging toebrengen, bestond uit de slagschepen HIEI en KIRISHIMA, de zware kruisers TONE en CHIKUMA, 9 jagers, 3 onderzeeboten en de eigenlijke aanvalsgroep met de 6 vliegdekschepen, AKAGI en KAGA van ongeveer 27.000 ton, HIRYU en SORYU met een waterverplaatsing van 17.500 ton en de recente SHOKAKU en ZUIKAKU, beide 28.800 ton metende. Een trein van 8 tankers en bevoorradingschepen zou de oorlogsbodems vergezellen. De 6 vliegdekschepen beschikten samen over 412 vliegtuigen, hetgeen voor die tijd een enorme concentratie betekende.

De slagschepen en kruisers bezaten bovendien nog 13 verkenningsvliegboten. 27 onderzeeboten waren reeds naar de Hawaiaanse wateren vertrokken. Elf ervan waren met een verkenningsvliegtuig uitgerust, bij 5 andere was het vliegtuig vervangen door een zakonderzeeboot die dicht onder de kusten van OAHU diende gelost en waarop de Japanse marine rekende om in Pearl Harbor zelf, de na de luchtaanval nog bruikbare schepen te kelderen.

Op 26 november te zes uur voer de vloot uit.

NAGUMO's vlag waaide op de AKAGI. De dag X waarop de aanval moest plaatsgrijpen was hem niet bekend; hij zal onderweg door admiraal YAMAMOTO meegedeeld worden. Wel heeft deze laatste reeds order gegeven dat indien de nog steeds met de USA aan gang zijnde besprekingen tot een akkoord zouden leiden, de vloot onmiddellijk rechtsonkeer diende te maken. (*)

De te volgen route liep vooreerst in O.Z.O.-richting tot aan de meridiaan van Midway, vervolgens in Z.O.-richting tot op het punt 31° N - 158° W, vanwaar een zuidelijke koers diende aangehouden die het eskader recht op Pearl Harbor afstuurde. Deze meest noordelijke route werd, niettegenstaande zij door een gebied liep waar bijna met zekerheid slecht weder te verwachten was, en waar dus de bevoorradingschepen problemen zou scheppen, verkozen boven 2 andere, een doorheen de Marshall-archipel en een ten zuiden van Midway, omdat zij ver lag van de traditionele koopvaardijroutes en bovendien de zichtbaarheid er, juist ingevolge het slechte weder, beperkt was.

Maar er werd niet enkel op het slechte weder gerekend om de geheimhouding van de operatie te verzekeren. Het scherm jagers had opdracht gekregen alle Engelse, Amerikaanse of Nederlandse schepen die ontmoet werden te kelderen en de neutrale schepen van een Japanse bemanning te voorzien opdat in geen geval radioverkeer de aanwezigheid van het Japans eskader zou verraden. Eens tot op 600 mijl van Oahu genaderd, diende elk schip dat bemerkt werd, zelfs een Japans, vernietigd. Zou het eskader meer dan twee dagen voor de vastgestelde datum ontdekt worden diende NAGUMO de aanval af te lassen en naar zijn thuishaven terug te keren. Op X - 1 was het hem toegelaten zelf

(*) Vermits de tijd te TOKIO 19 uur en 30 minuten vóór is op Pearl Harbor en 14 uur vóór op WASHINGTON, betekende dit dat het op dat moment maandag, 8 december 3 u 20 zou zijn te TOKIO en zondag 13 u 20 te WASHINGTON. Verder in dit artikel zullen steeds de lokale data en uren gebruikt worden

(*) Dit order schijnt er op te wijzen dat de diplomatieke onderhandelingen tussen staatssecretaris CORDELL HULL en de Japanse ambassadeur NOMURA althans niet in hun geheel dienen beschouwd te worden als een politiek maneuver om de aandacht af te leiden, zoals wel beweerd wordt, maar dat ze integendeel van het hoogste belang werden geacht

te beslissen, maar had de ontmoeting plaats, in de laatste 24 uren voor het geplande tijdstip, dan moest de aanval doorgaan. De schepen die in de Japanse wateren gebleven waren, verhoogden vanaf het begin van de tocht met opzet hun radioverkeer om de indruk te wekken dat de ganse vloot aldaar aanwezig was. De tocht ving bij zeer zwaar weder aan. De Japanners welke niet met radar uitgerust waren, dienden mistboeien uit te zetten om het positiehouden mogelijk te maken.

● *beklim de berg !*

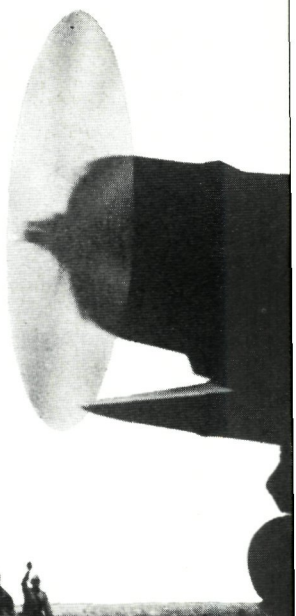
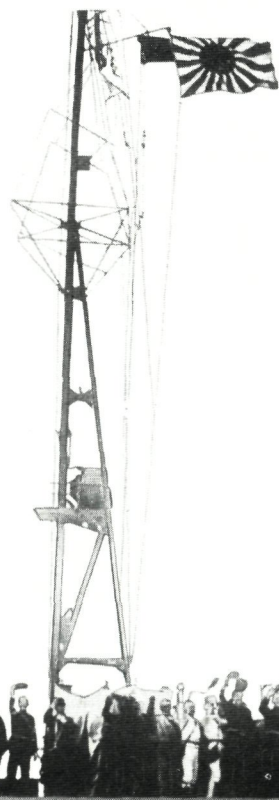
Op 1 december besliste de Japanse Ministerraad de vijandelijkheden in te zetten. De laatste Amerikaanse tegenvoorstellen, die in ruil voor interessante handelsakkoorden de ontruiming van China eisten, werden onaanvaardbaar geacht. De Japanse ambassadeur te Washington kreeg als nieuwe opdracht de besprekingen tot nader bevel aan gang te houden. Twee dagen later zond YAMAMOTO het mysterieuze telegram "Niitaka Yama Nohore" aan de Eerste Vloot. "Beklim de berg Niitaka" betekende dat de onderhandelingen waren afgesprongen en de aanval diende uitgevoerd. Pas nu werd het vastgestelde tijdstip aan NAGUMO meegedeeld. De zee was gevallen en de oorlogsschepen konden herbevoorraad worden. De trein van hulpschepen werd teruggestuurd. De formatie had intussen de meridiaan 170 Oost overschreden en van nu af voer de aanvalsvloot in dichte formatie en werd de vliegtuigverkenning gestopt. Enkel 3 onderzeeboten gingen de formatie vooraf. Alle lichten waren gedoofd.

De meridiaan van Oahu werd op 6 december bereikt. Het ging nu pal Zuid aan een snelheid van 26 knopen. Minder dan 300 mijl vooruit bevond zich de Pacific fleet, onbewust van het lot dat haar te wachten stond. De Japanners

wisten het : het af luisteren van het radioverkeer te Pearl Harbor had hen ervan verzekerd dat de Verenigde Staten aldaar het minst een aanval verwachtten. Even voor 6 uur van de volgende dag bevond NAGUMO zich op een punt 200 mijl ten noorden van Pearl Harbor : Het doel was bereikt.

De vliegdekschepen legden zich onmiddellijk in de wind. Een dik wolkendek op ongeveer 2000 meter hoogte zal de vliegtuigen van de eerste aanvalsgolf tot boven het eiland beschermen. Een enkel Japans koopvaardijship werd in het begin van de tocht ontmoet.

De kruisers waren de laatste nacht vooropgestuurd. Do door hen gelanceerde verkenningsvliegtuigen brachten voor de Japanners althans, slecht nieuws. Wel lagen de slagschepen in de haven voor anker, maar de vliegdekschepen ontbraken. Het was voor de Japanse



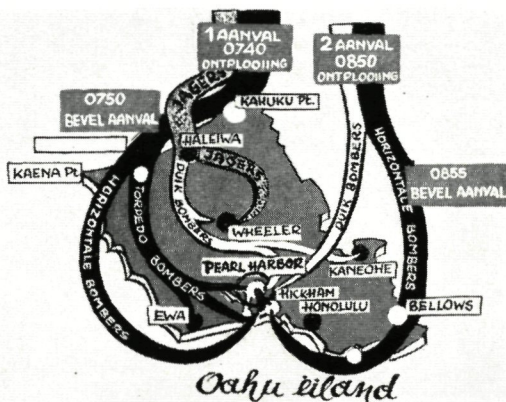
leiding, die reeds zeer goed de rol van het vliegdekschip inzag, een pijnlijke verrassing. De orders van YAMAMOTO voorzagen dat zo de Pacific Fleet zich niet te Pearl Harbor bevond, de verkenningsvliegtuigen ze 300 mijl in het rond zouden opzoeken. Indien dit geen resultaat gaf diende het eskader onverrichterzake terug te keren.

Vice-admiraal NAGUMO besloot de aanval op de slagschepen te concentreren. Hiertoe diende echter tegelijkertijd de Amerikaanse luchtmacht — liefst op de grond — vernietigd. Het waren deze twee taken die de eerste aanvalsgolf, bestaande uit 40 met torpedos uitgeruste "Kates", 50 duikbommenwerpers van het type "Val", evenveel als bommenwerpers gebruikte "Kates" en 40 jagers "Zero", opgedragen kreeg. Bovendien stegen 30 jagers op om het eskader tegen een mogelijke tegenaanval te beschermen.

● de tijger in het paradijs

Oahu is een bergachtig eiland van ongeveer 60 km lang in de richting NW - ZO, en bijna 40 km breed. De vlootbasis Pearl Harbor, twaalf km ten westen van de hoofdstad Honolulu gelegen, is door een bocht van de kust gevormd. Binnenin bevindt zich het eiland Ford. De bijna 4 km lange vaargeul die deze natuurlijke haven naar het zuiden met de zee verbindt is op sommige plaatsen slechts 400 m breed.

Acht slagschepen, waarvan de datum van indienstneming schommelde tussen 1916 en 1923, bevonden zich in de haven. Zes ervan lagen ten oosten van het eiland Ford op 2 evenwijdige lijnen voor anker. Het waren van Zuid naar Noord, op de westelijke lijn de MARYLAND, TENNESSEE, ARIZONA en de NEVADA, en op de oostelijke lijn, de OKLAHOMA naast de MARYLAND en de WEST VIRGINIA naast de TENNESSEE. In dezelfde lijn lag het werkschip VESTAL in koppel met de ARIZONA. Deze twee rijen vormden een kompakte groep van 900 meter lang bij 200 meter breed. Het slagschip CALIFORNIA lag meer naar het zuiden toe alleen voor anker.



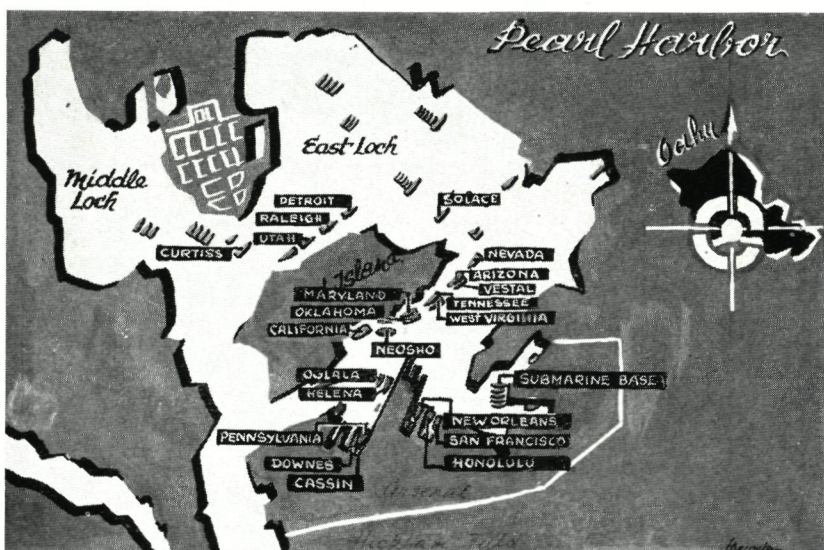
Het eiland Oahu - De aanvalswegen der Japanse vliegtuigen. (Naar Morison: "The rising sun in the Pacific")

Wanneer de eerste aanvalsgolf om 7 u 50 uit het beschermde wolkendek dook en onder zich Pearl Harbor in een vredige zondagmorgenstilte aantrof, mocht zijn bevelhebber, kapitein ter zee MITSUO FUCHIDA, met recht en reden het codewoord "Tora!" (Tijger!) naar admiraal NAGUMO sturen. Het betekende dat de verrassing volledig was. De verrassing was inderdaad zó totaal dat de eerste bommen vielen vooraleer te Pearl Harbor alarm werd geslagen en te Honolulu dacht de bevolking vooreerst dat de marine een zéér realistische oefening op touw had gezet! De Japanse vliegtuigen hadden zich te 7 uur 40 verspreid zodat al de eerste aanvallen op de vliegvelden en de schepen tegelijkertijd en uit verschillende richtingen plaatsgrepen.

Niettegenstaande Pearl Harbor bijna honderd oorlogs- en hulpschepen bevatte waren de Japanse piloten, dank zij de laatste onderrichtingen hen door de Japanse konsul te Honolulu verstrekt, in staat onmiddellijk de aanval op de slagschepen in te zetten. Alhoewel zij een buitengewoon kwetsbare massa vormden, was hun aanval, althans voor torpedovliegtuigen, niet gemakkelijk. Gezien langs de westkant het eiland Ford de aanval onmogelijk maakte, dienden de vliegtuigen langs de oostkant te naderen over het slechts 700 meter brede watervlak. De kans was bovendien zeer klein een schip van de binnenste rij met een torpedo te raken. Een gecombineerde aanval met duikbommenwerpers en torpedovliegtuigen drong zich op.

• de slagschepen - deemstering

Om 7 uur 55 scheerden 12 "Kate" vanuit zuid-oostelijke richting laag over het water, wierpen hun speciaal aan het ondiepe water aangepaste torpedo's (*) op zeer korte afstand en trokken zich dan bijna loodrecht boven de slagschepen op.



De situatie te Pearl Harbor op 7 december 1941 te 7h 55. (naar "The Great Sea War,, POTTER en NIMITZ)

Onmiddellijk na de eerste golf torpedovliegtuigen wierpen de duikbommenwerpers zich op de slagschepen. De combinatie der twee aanvalstactieken was buitengewoon renderend: toen om 8 uur 25 de eerste Japanse aanvalsgolf zich verwijderde was de Pacific Fleet praktisch buiten gevecht gesteld. Het had juist een half uur geduurd.

De ARIZONA was er het ergst aan toe. Alhoewel langs de buitenkant beschermd door de VESTAL, bood dit veel kleinere werkschip geen voldoende beveiliging en werd het slagschip vooraan door een torpedo getroffen. Maar het

(*) : de torpedo's waren voorzien van speciale stabilisatiemotoren om de initiale druk te verkleinen.



Japanse luchtfoto bij het begin van de aanval genomen. Men be-
merkt o.a. de brandende ARIZONA naast de kleinere VESTAL en ge-
heel rechts de reeds stuk overhellende OKLAHOMA.

waren de duikbommenwerpers die het schip fataal werden. Reeds bij hun eerste aanval drong een bom doorheen het voordek in een munitiebergplaats. Een geweldige ontploffing waarbij de vlammen tot 150 meter oplaaidden vernietigde geheel het voorschip en doodde een zeer groot gedeelte der bemanning. Nog acht andere bommen vielen op het schip. Het zonk al brandende. Ongeveer elfhonderd van de vijftienhonderd leden van de bemanning kwamen hierbij om het leven.

De WEST-VIRGINIA, werd door zes torpedo's en enkele bommen getroffen. De eerste torpedo die vóór 7 uur 56 insloeg sneed de volledige stoom- en elektriciteitstoevoer af. Het schip helde sterk naar bakboord over maar het vlug vullen van stuurboordkompartimenten bracht de helling van 28 op 15 graden terug. Het gevaar te kapseizen was geweken. Het schip zonk rechtop. Op de bovenbouw, die boven het water bleef uitsteken kon in de loop van de namiddag het vuur overmeesterd worden.

Enkel twee bommen troffen het slagschip TENNESSEE. De grootste schade werd echter aan het dek en de bovenbouw aangericht door de geweldige ontploffing op de ARIZONA die slechts 20 meter achteraan lag.

Ten noorden van de ARIZONA lag geheel alleen, en als laatste in de rij, het slagschip NEVADA. Niettegenstaande het schip dus erg aan de vliegtuig-aanvallen was blootgesteld werd het dank zij zijn efficiënt afweergeschut slechts door één enkele torpedo, helemaal vooraan, getroffen. Gezien het niet in zijn krachtinstallaties geraakt werd, kon het ongeveer rond 8 u 30 vertrekken om te trachten de open zee te bereiken.

Vanaf de allereerste minuut van de aanval werd de OKLAHOMA slag op slag door 3 torpedo's geraakt, waardoor het zo vlug overhelde dat het niet mogelijk was de waterdichte deuren te sluiten. De bemanning verliet het schip door zich op de stuurboordkant van de romp te verplaatsen terwijl het schip langzaam naar bakboord omsloeg tot het met zijn masten op de bodem rustte.

De MARYLAND, door de OKLAHOMA tegen torpedo's beschut, werd slechts door twee bommen, die niet al te veel schade aanrichtten, geraakt.

Verder naar het Zuiden lag het slagschip CALIFORNIA. De slechte toestand der waterdichte schotten was de oorzaak dat 2 dieplopende torpedo's die het

onder de bepantsering troffen, rampzalige gevolgen hadden : de stookketels vielen uit en zonder stoom, noch elektriciteit maakte het schip hoe langer hoe meer water. Rond negen uur was echter een noodherstelling uitgevoerd, maar omringende brandende petroleum stak het achterschip in brand. De bemanning was verplicht het schip te verlaten. Het zonk op zijn beurt langzaam in de modder weg tot enkel de bovenbouw nog uit het water stak.

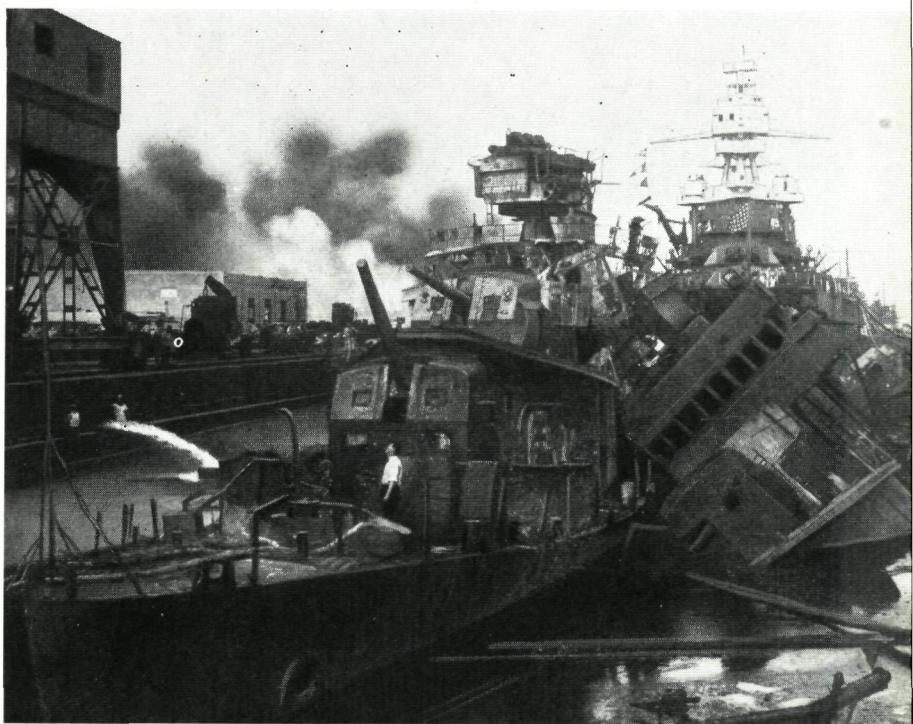
De laatste aanval speelde zich aan de noordzijde van het eiland Ford af. Het was de plaats die normaal door de vliegdekschepen ingenomen werd. De torpedo-vliegtuigen die deze maal uit noord-westelijke richting de aanval inzetten vonden echter slechts de lichte kruisers RALEIGH en DETROIT en het als schietschip gebruikte oude slagschip UTAH op hun weg. Geen enkele van de 3 vliegdekschepen was immers in de thuishaven. Vice-admiraal HALSEY kwam met de ENTERPRISE, drie zware kruisers en negen jagers terug van het eiland Wake, en bevond zich nog slechts op 200 mijl ten westen van Pearl Harbor, terwijl de LEXINGTON, 500 mijl ten zuiden van Midway, aan manoeuvres deelnam. Het derde vliegdekschip, de SARATOGA, was evenals het slagschip COLORADO in herstelling in de USA.

Deze laatste aanval kostte het leven aan het oude slagschip UTAH, dat na door 2 torpedo's geraakt te zijn, kapseisde.

● *de tweede aanvalsgolf*

Rond 8 uur 25 werd het plotseling stil. De Japanse vliegtuigen van de eerste aanvalsgolf keerden naar hun vliegdekschepen terug en de tweede aanvalsgolf had het eiland nog niet bereikt. Deze bestond uit 50 bommenwerpers type Kate, 80 duikbommenwerpers en 40 jagers. Zij zouden zich eerst rond 8 uur 40 boven hun doel bevinden. De Amerikanen maakten van de vijftien minuten rust dankbaar gebruik om voornamelijk hun luchtafweer te organiseren, en de munitie aan te vullen.

De voornaamste doelen van deze tweede aanval waren de minstgehavende schepen en in de eerste plaats de slagschepen PENNSYLVANIA en NEVADA.



Zoals reeds vermeld was deze laatste het enige slagschip dat na de eerste aanval in staat was te vertrekken. Het bevond zich nu ten zuiden van het eiland Ford, voor de ingang van het kanaal dat naar de open zee leidde. Onmiddellijk stortten de Val's zich op dit bewegende doel. Het schip werd door verscheidene bommen getroffen. Admiraal FURLONG, die de allereerste bom te Pearl Harbor had zien vallen en vanaf toen de verdediging der haven had geleid, gelastte enkele sleepboten de NEVADA uit de havengeul te slepen, teneinde deze niet te versperren. Het manoeuvr lukte, de NEVADA werd tegen de kant getrokken, en de bemanning slaagde erin de branden te blussen.

Het enige slagschip dat tijdens de eerste aanvalsgolf niet werd beschadigd, was de PENNSYLVANIA. Het admiraalschip van de Pacific vloot bevond zich in een droogdok van het arsenaal met vooraan de jagers CASSIN en DOWNES. Een brandbom viel tussen beide jagers, stak enkele mazouttanken in brand en verplichtte de bemanning beide eenheden te verlaten toen de munitie aan boord ontplofte. De PENNSYLVANIA zelf werd slechts door één bom getroffen. De opgelopen schade was miniem.

● *vliegtuigen op de grond*

Rond 10 uur verlieten de laatste Japanse bommenwerpers het eiland. Dat de Japanse piloten gedurende meer dan 2 uren praktisch ongehinderd Pearl Harbor hadden kunnen bestoken was enkel te verklaren door het feit dat het Amerikaanse vliegwezen, méér nog dan de schepen, vanaf de eerste ogenblikken van het gevecht bijna in zijn geheel buiten gebruik was gesteld. Terwijl de eerste torpedovliegtuigen zich naar de slagschepen richtten, viel een eskader "Val's" de vlak ernaast gelegen marinevliegbasis van het eiland Ford aan. In enkele minuten waren bijna alle vliegtuigen vernietigd.

De marinevliegbasis van KANEOHE werd 4 maal aangevallen. De eerste aanval had plaats te 7 uur 55 en de laatste even voor 10 uur door de terugtrekkende vliegtuigen van de tweede golf. Van de drie en dertig Catalina's ter plaatse werden er 27 volledig vernield en de zes andere zwaar beschadigd. Enkel de drie vliegboten die op dat tijdstip een verkenning uitvoerden ontsprongen de dans. De toestand was al niet rooskleuriger op de vliegvelden van de landmacht. Integendeel : vrees voor sabotage had generaal SHORT, bevelhebber der landstrijdkrachten, er toe doen besluiten de vliegtuigen in open lucht, dichtopeengepakt te laten opstellen, teneinde hun bewaking te vergemakkelijken. Maar het vergemakkelijkte nog veel meer de taak van de Japanse bommenwerpers en jagers die zeer laag vliegend van de totale verrassing gebruik maakten om zowel op Wheeler-, Bellow- als Hickam Field praktisch alle toestellen te vernietigen. Hetzelfde lot onderging Ewa-Field, het vliegveld der mariniers. Enkel het noordelijke Haleiwa Field werd niet aangevallen. Een tiental Amerikaanse jachtvliegtuigen kon vandaar opstijgen en de strijd met de aanvallers aangaan. Ze waren echter te weinig talrijk om het verloop der operaties te beïnvloeden.

De Amerikaanse verliezen waren bijzonder zwaar. Vier slagschepen, de WEST-VIRGINIA, ARIZONA, OKLAHOMA en CALIFORNIA waren gezonken, evenals het afgedankt slagschip UTAH, de mijnenlegger OGLALA en de jager CASSIN. (Deze laatste in het volgelopen droogdok). Het slagschip NEVADA, de lichte kruisers RALEIGH en HELENA, de jagers SHAW en DOWNES en het werkschip VESTAL waren zwaar beschadigd. Tenslotte hadden de drie resterende slagschepen, de TENNESSEE, MARYLAND en PENNSYLVANIA, de zware kruiser HONOLULU en het bevoorradingschip CURTISS in min of meerdere mate van de aanval te lijden gehad. De verliezen van het vliegwezen waren al even indrukwekkend : Van de 231 vliegtuigen der landmacht waren er 64 volledig

vernield en bijna alle andere beschadigd. Van haar kant verloor de marine 80 van de 156 aanwezige toestellen. De marine had die dag 2117 man verloren en telde meer dan 800 gewonden.

Het was de meest rampzalige dag die de U.S. Navy sinds haar oprichting gekend had.

● *kleine oorzaken - grote gevolgen*

Was de totale verrassing de oorzaak en verklaring van deze vreselijke slag die de Pacific Fleet toegebracht werd, dan waren er toch twee voorvallen die deze aanval konden doen vermoeden, en die, op de juiste manier uitgebaat, het resultaat ervan ten zeerste hadden kunnen wijzigen. Zo werd het eerste contact met de vijand reeds vóór 4 uur 's morgens verwezenlijkt. Het patrouille-vaartuig CONDOR bemerkte inderdaad rond die tijd juist voor de ingang van de haven de periscope van een zakonderzeeboot. De jager WARD werd verwittigd en met de hulp van een Calalina-vliegboot slaagde hij er in om te 6 uur 45 deze onderzeeboot te kelderen. Het overmaken van het gecijferd bericht dat de WARD enkel nadien hierover uitzond nam echter nog zoveel tijd in beslag dat admiraal KIMMEL, hoofd der marine-strijdkrachten in de Pacific, hiervan slechts enkele ogenblikken voor de eerste luchtaanval verwittigd werd. Het algemeen alarm, dat de ontdekking van de onderzeeboot reeds om 4 uur had moeten veroorzaken, werd dus door niemand uitgevaardigd.

Terloops weze opgemerkt dat, in tegenstelling met de luchtaanvallen, de actie der onderzeeboten tegen Pearl Harbor volledig mislukte. Van de vijf zakduikboten die even na middernacht de grote type I duikboten verlieten, werd er dus een vóór de haven vernietigd. Een tweede kon, tengevolge van het feit dat de netten die de havengeul dienden af te sluiten door een grove onachtzaamheid vanaf 5 uur open bleven, in de haven binnendringen. Hij werd echter ten westen van het eiland Ford door de jager MONAGHAN geramd en zonk zonder schade te hebben toegebracht. Een derde zakonderzeeboot was ingevolge machinedefekt verplicht zich op het strand vast te zetten. Een der twee overige werd waarschijnlijk door de lichte kruiser ST. LOUIS bij het buitenvaren der haven gekelderd en van het vijfde werd nooit een spoor teruggevonden. Ook de grote onderzeeboten, welke opdracht hadden gekregen de schepen die er in slaagden de haven te verlaten, te kelderen, boekten geen enkel succes.

Een tweede en meer ernstige waarschuwing van het naderende gevaar werd door een waarschuwingsradar op Kahuku Point, het noordelijkste punt van Oahu, gegeven. Om 7 uur 02 bemerkten 2 radaroperators 136 mijl ten noorden van het eiland, een zeer grote groep vliegtuigen. Toen zij vaststelden dat de vlucht het eiland naderde, verwittigden zij het Informatie Centrum. De officier van wacht aldaar was de mening toegedaan dat het een groep Amerikaanse bommenwerpers betrof die rond die tijd uit ongeveer dezelfde richting dienden aan te komen, en nam geen verdere actie. (*)

Alzo werd het enigste duidelijke teken van het naderend onheil over het hoofd gezien. Het was toen ongeveer 7 uur 15 en nog ware het mogelijk geweest de Amerikaanse jagers in de lucht te hebben en de stukken aan boord te bemannen. Het was de allerlaatste kans, maar zij werd niet gegrepen.

(*) : 12 ongewapende B 17 kwamen inderdaad slechts 5 minuten na de eerste aanvalsgolf uit ongeveer dezelfde richting te Oahu toe. Niettegenstaande aanvallen van Japanse jagers en afweergeschut vanop de grond slaagden zij er allen in te landen

• *een gevoel van veiligheid.*

Talrijke Amerikaanse commissies hebben lijvige documenten gepubliceerd betreffende de verantwoordelijkheden die door het succes van de verrassingsaanval op Pearl Harbor in het gedrang kwamen.

De diepere oorzaak schijnt wel te zijn dat er in de voornaamste basis der Pacific-fleet een zoals admiraal KING het noemde, "niet te verrechtvaardigen gevoel van veiligheid" heerste. Het is echter opmerkelijk dat het juist de evolutie der Japanse oorlogsvoorbereiding is, die dit gevoel zowel bij de hogere legerleiding als bij de lagere echelons, heeft doen ontstaan.

Inderdaad, was in het fundamentele operatie-plan van de US Navy — Rainbow 5 — welk dateerde van mei 41, een aanval der Japanse marine op Pearl Harbor wel degelijk voorzien, dan hadden de vele inlichtingen die in de laatste weken vóór de 7e december de US legerleiding bereikte, ertoe geleid dat men aannam dat de Hawaiaanse Archipel niets te vrezen had. Alle gegevens die door de Amerikaanse inlichtingsdienst werden ingewonnen wezen immers op een imminente Japanse aanval in Zuidelijke richting. De ontdekking der strijdkrachten van admiraal KONDO op weg naar het Malakka Schiereiland was wel de meest overtuigende aanwijzing die in die zin kon verkregen worden. Ze was de oorzaak van het telegram op 27 november door admiraal STARK, bevelhebber der US Navy, verzonden, en waarin hij waarschuwde voor een Japanse aanval op de Philippijnen, Nederlands-Indië of Malakka. Er werd echter met geen woord gerept over Midway, Wake of Pearl Harbor, hetgeen, het dient toegegeven, in het licht der gebeurtenissen normaal te noemen valt.

Minder normaal was het, dat de Amerikaanse militaire overheden uit de beweging van een Japanse vloot in Zuidelijke richting besloten, dat geen andere aanval op hetzelfde ogenblik mogelijk was. Het was een klassiek geval van onderschatting van vijandsmogelijkheden, die niet bekwaam geacht werd simultaan twee grote operaties ter zee te voeren.

Deze potentiële onderschatting ging daarbij nog gepaard met een tactische onderschatting, in die zin dat een werkelijke verrassingsaanval op Pearl Harbor voor onmogelijk gehouden werd gezien de grote afstand die de aanvalleur diende af te leggen en zijn noodzakelijk beperkte snelheid, te wijten aan de aanwezigheid van bevoorradingschepen. Aan zijn ontdekking voordien viel niet te twijfelen.

Naast dit strategisch en tactisch argument dat de waakzaamheid der Pacific Fleet verslapte, bestond er nog een politiek argument : vele Amerikaanse officieren geloofden niet dat Japan de Verenigde Staten zou aanvallen. Het scheen hen onlogisch dat een land met gelimiteerde industriële mogelijkheden zich een vijand met een quasi onbeperkt oorlogspotentieel op de hals zou halen, temeer daar de Japanse overheersingsdroom in de eerste plaats Nederlands-Indië betrof.

Het is begrijpelijk dat in het licht der hiervoor genoemde heersende opvattingen admiraal KIMMEL en generaal SHORT meer aandacht besteedden aan de zeer noodzakelijke training van de hen toevertrouwde krijgsmachten dan aan een werkelijke verdediging van het eiland. De weinige maatregelen die tegen plaatselijke vijandelijke activiteiten werden getroffen, waren enkel tegen sabotage gericht ; ze hadden het reeds vernoemde nefaste resultaat dat de Pacific fleet praktisch weerloos de Japanse luchtaanvallen moest ondergaan. Deze anti-sabotage maatregelen verklaarden zich trouwens door de grote Japanse kolonie die zich te Honolulu gevestigd had. (*)

● vergissingen

Toch dient opgemerkt dat niettegenstaande de onwaarschijnlijkheid van een aanval op Pearl Harbor en de noodzakelijkheid de meeste aandacht aan de training der eenheden te besteden, het niet onmogelijk ware geweest enkele situaties te veranderen die zo niet een dorslaggevende, dan toch een belangrijke invloed op het verloop der vijandelijkheden zouden uitgeoefend hebben. Zo was het niet noodzakelijk de vloot telkenmale voor het week-end binnen te houden.

En zo mag het verder als abnormaal beschouwd worden dat op Oahu, dat toch zowat de positie van een voorpost innam tegenover een natie, waarvan de oorlogszuchtige neigingen met de dag duidelijker werden, de troepen zich niet in gevechtspositie bevonden, de verkenningen niet verder werden doorgevoerd, de waarschuwingsradars niet werden uitgebuit en voornamelijk de artillerie niet over de nodige munitie beschikte. (*)

Ook op technisch gebied werden enkele flaters begaan, die achteraf bekeken, een zeer grote invloed op het verloop der gebeurtenissen hadden. In de eerste plaats geloofde de Amerikaanse Navy-leiding niet in de mogelijkheid van torpedo-aanvallen in het ondiepe water rond het eiland Ford. Deze mening is des ter meer verwonderlijk daar reeds de Britse aanval op de Italiaanse basis TARENTO meer dan een jaar voordien deze mogelijkheid had bewezen. De slagschepen waren dus niet van de weliswaar hinderlijke maar efficiënte anti-torpedo-netten voorzien. In de tweede plaats was men van mening dat de pantserdekken aan de aanvallen der duikbommenwerpers zouden weerstaan. De Japanners waren er echter met het gekende gevolg in geslaagd de zeer door-dringende projectielen van hun vloot aan te passen aan de mogelijkheid van hun duikbommenwerpers.

Tenslotte is er het feit dat, alhoewel de Verenigde Staten reeds op dat moment de meest geheime Japanse mededelingen ontcijferde, deze gegevens van kapitale waarde niet op operationeel niveau werden uitgebuit. Zo had de inlichtingsdienst een bericht ontcijferd waarin Tokio aan zijn Japanse consul te Honolulu de juiste ligging der Pacific Fleet te Pearl Harbor vroeg, met vermelding of de schepen van anti-torpedo-netten waren voorzien of niet. Dit bericht werd echter nooit ter kennis der lokale militaire overheden gebracht. Meer nog, het fameuse ultimatum dat op 7 december te 13 u - Washington tijd - diende afgegeven, werd 5 uur voordien ontcijferd maar het duurde juist tot 13 uur vooraleer er, en enkel persoonlijk door generaal MARSHALL, chef van het Amerikaanse leger, actie werd op getroffen. Zijn bericht, dat aan alle territoriale bevelhebbers in de Stille Oceaan gericht werd, en dat beval vanaf dat moment op zijn hoede te zijn, werd tengevolge vertraging in de overbrenging slechts na de aanval aan generaal SHORT overgemaakt.

(*) Aan boord der slagschepen was slechts 1 machinegeweer op 4 geladen. Geschutsdirectie, hoofdartillerie en hulptartillerie waren noch geladen, noch bezet; de munitie stak achter slot.

• en grove vergissingen...

Werden er langs Amerikaanse zijde fouten gemaakt door over het algemeen een verkeerde interpretatie van eerder vage gegevens, dan wordt algemeen aangenomen dat de Japanners klare en duidelijke feiten verkeerdelijk hebben behandeld.

Het is in de hoogste graad verwonderlijk dat de Japanners hun aanvallen geconcentreerd hebben op de vloot en dat zij het arsenaal, de elektrische centrale en voornamelijk de reusachtige brandstof-opslagplaats volkomen negeerden. Hun vernieling had de Pacific vloot véél meer geschaad en waarschijnlijk haar terugtrekking uit de Stille Oceaan naar de Westkust der USA tot gevolg gehad.

Al even onbegrijpelijk is de beslissing van admiraal NAGUMO en dit niet-tegenstaande herhaald aandringen van Commander GENDA, bevelvoerder der ingescheepte luchtsrijdkrachten, geen derde aanval op het bijna weerloze Pearl-harbour te organiseren en geen opzoeken naar de Amerikaanse vliegdekschepen in te zetten. Deze al te voorzichtige houding van de bevelvoerder der Eerste Vloot, die niet het risico wou lopen een vliegdekschip te verliezen, heeft volgens admiraal NIMITZ een doorslaggevende invloed uitgeoefend op het verloop van het geheel der operaties in de Stille Oceaan.

Tot slot is er nog het argument dat een in ondiep water tot zinken gebrachte vloot niet noodzakelijk verloren is. Alhoewel zij in het verder verloop van de strijd slechts een secundaire rol zullen spelen is de vlugge wederindienststelling — dank zij het arsenaal — der Amerikaanse slagschepen hiervoor karakteristiek. Het is nogmaals een bewijs dat de aanvallers er beter hadden aan gedaan hun aanval niet op de schepen maar op de permanente walinstallaties te concentreren. (*)

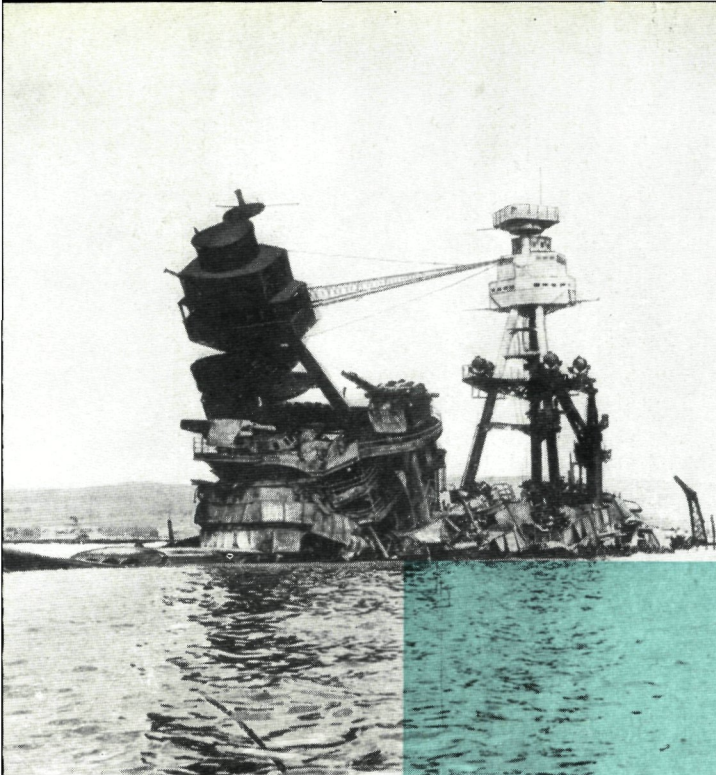
Hierbij dient opgemerkt dat het verwijt admiraal KIMMEL gemaakt, de vloot over het week-end binnen te hebben gehouden, hierdoor wel enigszins van zijn waarde verliest. Waren inderdaad de slagschepen in volle zee door de Japanse torpedovliegtuigen en duikbommenwerpers aangevallen, dan mag met recht en reden aangenomen worden dat de Amerikaanse verliezen een meer definitief karakter hadden aangenomen, temeer daar de afwezigheid van alle Amerikaanse vliegdekschepen de Japanners het volledig meesterschap in de lucht verzekerde.

• besluit

Alles bij elkaar genomen, had de aanval op Pearl Harbor ver van het door de Japanners verwachte resultaat. Afgezien van een tijdelijke buitendienststelling der toch te trage en verouderde slagschepen, liet deze zo minutieus voorbereide en magistraal uitgevoerde operatie alle vliegdekschepen en bijna alle kruisers en jagers der Pacific Fleet intact. En het is juist dit feit dat de Amerikanen er wel toe gedwongen heeft de taktiek van de vlugge "striking forces" samengesteld uit deze drie elementen, vanaf het begin der vijandelijkheden toe te passen ! Een taktiek die uiteindelijk zal blijken van beslissende invloed te zijn.

Maar het meest belangrijke gevolg van Pearl Harbor lag op een veel algemener plan. In plaats van de Amerikanen te ontmoedigen zoals de Japanse legerleiding met een niet te ontkennen naïviteit had gehoopt, schudde deze overval de Amerikaanse opinie uit zijn isolationistische droom wakker. De onverdeeld heersende algemene verontwaardiging maakte het uiteindelijk president ROOSEVELT mogelijk het reusachtig potentieel der Verenigde Staten ondubbelzinnig tegen de Aziatische en Europese dictators in de strijd te werpen.

(*) Van de acht slagschepen werden enkel de ARIZONA en OKLAHOMA niet meer in de vaart gebracht. De MARYLAND, PENNSYLVANIA en TENNESSEE waren vanaf 42 terug operationeel, de NEVADA eind 43, de WEST VIRGINIA en de CALIFORNIA midden 44



W. S.

Ce deuxième article sur la guerre dans le Pacifique au cours du deuxième conflit mondial expose l'attaque de Pearl Harbor et ses résultats ; il se termine par une analyse de ces résultats, de leurs conséquences et des divers événements qui auraient pu les modifier.

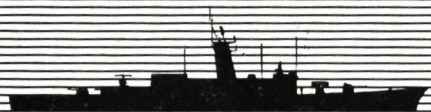
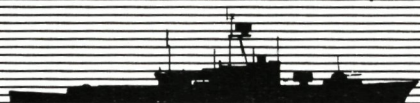
S'il est vrai que l'attaque japonaise constitua pour la flotte et l'aviation américaines une surprise totale — la lenteur des communications et l'état d'esprit des forces en furent les causes — l'indiscutable succès japonais ne fut que partiellement exploité.

L'infrastructure de la base restait pratiquement intacte, ce qui permit la réparation rapide des cuirassés coulés en eau peu profonde ; les porte-avions américains, absents de Pearl Harbor pendant l'attaque, allaient pouvoir constituer l'ossature de la flotte de combat du Pacifique.

De plus, loin d'anéantir le moral de la nation, le désastre de Pearl Harbor allait lancer dans la guerre contre l'Axe les ressources presque inépuisables des Etats-Unis.

l'attaque de pearl - harbor

MARINES DE GUERRE



les escorteurs



**gérald
lambert**

La liste des destroyers-escorteurs ou escorteurs océaniques en service depuis moins de dix ans, en construction ou autorisés s'établit aisément en parcourant les éditions 1964 des annuaires navals et la presse spécialisée.

Complétée, cette liste est loin de comprendre le grand nombre de bâtiments auquel on pourrait s'attendre à priori, surtout lorsqu'on connaît l'importance de la menace sous-marine soviétique - l'U.R.S.S. possède près de quatre cents sous-marins, dont deux douzaines à chauffe nucléaire - et les graves appréhensions des autorités navales occidentales.

En fait, le nombre total d'escorteurs océaniques modernes des marines de l'OTAN atteindra 129 unités, en y comprenant 46 bâtiments américains et canadiens qui pourraient être, par certaines de leurs caractéristiques, classés dans la catégorie supérieure des "DDE".

Heureusement, l'OTAN dispose de bien d'autres éléments qui viennent épauler cette force d'escorte anti-sous-marine et assurent à l'Alliance une position relativement favorable sur les grandes voies de communication maritimes sillonnant l'Atlantique et la Méditerranée ; ce sont :

- les nombreux escorteurs océaniques ayant vingt ans d'âge, mais qui sont maintenus sur les listes pour avoir bénéficié d'un programme de modernisation,
- les frégates (DL) et escorteurs d'escadre (DD), en nombre très élevé, mais dont nous ne parlerons pas aujourd'hui,
- les importantes forces aéro-navales et sous-marines, spécialisées elles aussi dans la lutte anti-sous-marine.

Du côté soviétique, la force de "DE" s'élève à environ quatre-vingts unités dont les plus anciennes sont en service depuis une dizaine d'années.

Quant aux marines non-OTAN, elles totalisent treize bâtiments japonais et indiens.

Nous rappellerons tout d'abord que les escorteurs océaniques ou destroyers-escorteurs peuvent appartenir à l'un des types suivants :

- le "DE" affecté au soutien ASM, et parfois AA, des convois de haute mer,
- le "DER" spécialisé dans le piquet-radar et parfois le contrôle aérien,
- le "DEG" armé d'engins mer-air,
- le "DEA", pour les missions anti-aériennes principalement.

océaniques récents.

37

Leur déplacement standard varie entre 1.100 et 2.600 tonnes et la vitesse qu'ils peuvent soutenir est de 21 à 27 noeuds.

Tous ces types sont armés pour l'escorte anti-sous-marine. Leur conception les destine donc à la localisation et à la destruction des sous-marins ennemis. Ils doivent pouvoir opérer comme éléments d'un groupe de chasse (hunter-killer group), couvrir les forces amphibies et de soutien logistique à la mer, escorter les convois militaires et marchands, et même patrouiller au large d'objectifs amis menacés par des engins lancés à partir de sous-marins.

En ce qui concerne l'armement en canons ou engins, les escorteurs océaniques doivent pouvoir assurer au moins leur propre protection.

Les plus rapides sont aptes à assurer une couverture avancée : la portée acc-eci grâce à la longue portée de certaines armes ASM associées à de puissants sonars, portée qui leur permet de ne pas devoir trop s'éloigner de leur poste. Les plus rapides sont aptes à assurer une couverture avancée : la portée acc-crue des armes modernes permet une grande souplesse de manœuvre sans compromettre nécessairement l'étanchéité de l'écran de protection.

D'autre part, les "DE" de conception récente sont plus rapides que la majorité de leurs prédécesseurs ; c'est la conséquence de l'accroissement de la vitesse en immersion des sous-marins d'aujourd'hui.

Ainsi que l'avons dit, quelques destroyers-escorteurs sont dotés, outre leurs moyens de détection sous-marine, d'un radar de veille aérienne à très longue portée et parfois d'un radar d'altimétrie pour le contrôle des avions ou des hélicoptères.

Quelques autres sont fortement armés en artillerie - ou le seront en engins guidés - lorsqu'une de leurs missions principales est la protection anti-aérienne ou de surface des convois traversant des zones menacées par l'aviation et les forces côtières ennemies.

états - unis

● *treize DE (classe dealey - cromwell - evans)*

C'est au budget de l'année fiscale 1951/52 que fut inscrit le premier "DE" d'après-guerre : USS. DEALEY ; mis en chantier à la fin de 1952, il entra en service en juin 1954.

Ce prototype fut suivi d'une douzaine d'autre bâtiments de la même classe, les CROMWELL et EVANS : deux au budget de 1953, quatre à celui de 1954 et huit en 1955. Le dernier de la série, le HOOPER, entra en service en 1958. Ces escorteurs déplacent 1.450 tonnes standard et 1900 tonnes à pleine charge. L'appareil propulsif à vapeur développe 20.000 CV sur l'hélice unique et permet une vitesse de 25 noeuds ; la tenue de route est assurée par deux gouvernails jumelés.

L'armement est excellent : deux affûts doubles de 3 pouces/50 cal. automatiques Mk 33, assujettis à un directeur de tir Mk 63, un lance-roquettes Mk 108 "Weapon Alpha", orientable et portant à 900 mètres, et deux cuillers pour le lancement de petites torpilles acoustiques actives Mk 32 ; seul le DEALEY dispose de deux SQUIDS fournis par la Royal Navy, mais il est probable que cet armement ne sera pas maintenu et qu'il sera remplacé par deux HEDGEHOGS.

Il s'agit donc ici de destroyers-escorteurs tout à fait classiques destinés à la protection anti-sous-marine des convois et capables d'assurer leur propre protection contre les avions. Ils sont relativement légers et peu coûteux ; on pourrait même dire qu'ils ont été équipés simplement s'ils n'étaient armés de la "WEAPON ALPHA".



• deux DER (*vandivier, wagner*)

Ces bâtiments, d'ex-BUTLER, ont été lancés à la fin de 1943 ; l'achèvement en fut suspendu en 1946. Repris en mains conformément au programme de conversion de 1954, ils furent transformés en destroyers-escorteurs piquets-radar.

La mise en service de ces unités eut lieu à la fin de 1955, douze ans après leur lancement.

Les travaux de conversion furent très importants et alourdirent ces bâtiments de 400 tonnes malgré un large emploi de l'aluminium ; le déplacement standard fut ainsi porté à 1.750 tonnes (2.100 tonnes en pleine charge). La coque fut surélevée d'un pont sur presque toute la longueur des superstructures. Deux mâts tripodes et un roof furent installés pour supporter, entre autres, un radar d'altimétrie type AN/SPS-8 et un radar de veille aérienne à longue portée type AN/SPS-29 tel qu'on en voit sur les unités les plus récentes de la U.S.Navy. L'artillerie initiale deux pseudo-tourelles simples de 5 pouces/ 38 cal. semi-automatiques - fut maintenue : ces "DER", sont appelés en effet à opérer loin en avant des forces navales et risquent de se trouver démunis de couverture aérienne et de surface.

L'armement anti-sous-marin est limité à un HEDGEHOG Mk 15 orientable et à deux lance-torpilles simples.

La vitesse de ces piquets-radar peut être estimée à 22 noeuds.

Tous deux furent décommissionnés en 1960.

(Un total de trente-quatre autres "DE" anciens ont été également convertis en "DER" de 1951 à 1958 ; nous n'en tenons pas compte ici puisqu'il s'agit d'unités ayant fait du service depuis 1943.)

• quatre DE (*classe claud jones -charles berry*)

La construction des deux premiers fut autorisée au budget de l'année fiscale 1956 et les suivants à celui de 1957. Ils entrèrent en service en 1959/60.

Ces escorteurs diffèrent sensiblement des DEALEY :

— coque à teugue, et non flush deck, — appareil propulsif à moteurs diesel, — vitesse limitée à 21 noeuds, — artillerie AA réduite à deux affûts simples de 3 pouces/50 cal. Mk 34, — armement ASM principal : deux affûts triples orientables Mk 32 pour le lancement de la torpille acoustique active Mk 44, — armement ASM à courte portée : sur les CLAUD JONES, deux HEDGEHOGS fixes Mk 11, et sur les CHARLES BERRY, un lance-roquettes sextuple orientable TERNE III d'origine norvégienne et portant à 900 mètres.

Ces destroyers-escorteurs ont donc une mission anti-sous-marine encore plus nettement affirmée que les DEALEY, du fait de la supériorité considérable de la torpille Mk 44 sur la Mk 32.

L'un d'eux, le JOHN WILLIS, est daté d'un sonar à immersion variable. Leur autonomie est également très satisfaisante : 8.600 milles à vitesse de croisière. On peut toutefois s'étonner de la faible vitesse donnée aux CLAUD JONES car elle ne correspond vraiment pas aux exigences actuelles ; elle ne pourrait se justifier que si ces unités portaient un système d'arme ASM à longue portée, genre DASH (drone anti-sous-marine helicopter), qui compenserait par sa vitesse propre la faible vitesse du navire porteur. Mais ce n'est pas le cas et il est vraisemblable que cette série de quatre "DE" ne sera pas allongée.



● deux DC (classe bronstein)

Ces escorteurs sont les premiers à répondre aux conceptions récentes de la U.S. Navy, spécialement dans le domaine des armes ASM et des équipements électroniques de veille et de contrôle de ces armes.

Prévus au budget de 1960, ils furent lancés en 1962 et le BRONSTEIN fut commissionné l'année dernière.

Plus lourds que les précédents, ils déplacent 1.900 tonnes st. et 2.600 tonnes à pleine charge, leur longueur atteint 113 mètres et leur largeur 12 mètres 70. La coque est plus fine que celle des CLAUD JONES, ce qui s'explique par le choix d'une plus grande vitesse : 26 noeuds. A ce sujet, le Bureau of Ships est revenu pour le BRONSTEIN à la solution de la propulsion à vapeur et a gardé le principe de l'hélice unique. La tenue à la mer de ces unités doit être très bonne grâce à des stabilisateurs anti-roulis.

L'artillerie représente une juste moyenne entre celles des DEALEY et des CLAUD JONES : trois pièces de 3 pouces/50 cal. réparties en un affût double en pseudo-tourelle à l'avant et un affût simple à l'arrière.

Les moyens anti-sous-marins sont par contre remarquables ; ils comprennent la gamme complète des systèmes d'armes récemment adoptés par la marine des Etats-Unis, tous conçus autour de la torpille Mk 44 :

- deux affûts triples Mk 32 couvrant les courtes portées,
- un ASROC (ant-submarine rocket), en affût octuple permettant le lancement de torpilles sur des trajectoires aériennes balistiques de moyennes portées,
- deux hélicoptères DASH, couvrant les longues portées.

L'ASROC et le DASH, sont associés au sonar basse fréquence le plus puissant et aussi le plus lourd, le tout nouveau type AN/SQS-26, placé dans un énorme bulbe sous l'étrave. Ce sonar est encore en période d'évaluation, mais il promet un accroissement considérable des portées de détection.

Il est possible aussi que les BRONSTEIN soient équipés d'un sonar remorqué mais il faudra attendre la publication de photos pour le savoir.

Quant à la veille électro-magnétique à longue portée, elle est confiée à un radar AN/SPS-10.

On peut admettre que ces destroyers-escorteurs, actuellement les plus modernes, constituent la formule optimum du "DE" destiné quasi exclusivement à la protection des convois océaniques militaires et marchands et construit en conséquence autour des seuls systèmes d'armes appliqués à la mission anti-sous-marine. Mais la U.S. Navy qui, jusqu'à présent, n'a guère connu de problèmes financiers susceptibles de compromettre son développement, s'est efforcée de faire mieux encore ; c'est ainsi qu'au lieu de lancer un vaste programme de BRONSTEIN, elle est passée à la construction de trois nouvelles séries d'escorteurs océaniques : respectivement des types 199 A, 199 B et 199 C, tous armés d'artillerie de moyen calibre et d'engins guidés, c'est-à-dire de bâtiments biva-lents.

C'est de ces unités qu'il sera question à présent.

les silhouettes illustrant cet article
photos : U



• dix DC (classe garcia)

Les deux premiers furent inscrits au programme de l'année fiscale 1961, les trois suivants à celui de 1962 et les cinq derniers en 1963. Le coût d'un bâtiment est estimé supérieur à 25 millions de dollars, mais le prix serait augmenté de 2 millions de dollars en 1964 du seul fait de l'accroissement des prix de la construction navale aux Etats-Unis.

Les escorteurs type 199 seront sensiblement plus lourds et plus longs que tous les "DE" construits précédemment. En fait, le déplacement — 2.600/3.400 tonnes — et les dimensions de coque des GARCIA — 126 m × 13,4 m × 7,9 m (sonar compris) — justifieraient le classement de ceux-ci parmi les destroyers (DD), n'était-ce leur vitesse limitée : 27,4 nœuds.

A titre d'exemple, voici les caractéristiques d'un "DD" classique, le FRIESLAND néerlandais : 2.500/3.150 tonnes ; 116 m × 11,8 m ; 36 nœuds.

La puissance de propulsion des GARCIA atteindra 35.000 CV sur une hélice ; elle sera fournie par un ensemble de deux chaudières FOSTER-WHEELER à très haute pression et d'un groupe de turbines à engrenages.

L'armement anti-sous-marin sera identique à celui des BRONSTEIN et disposé semblablement ; l'ASROC sur l'avant en position "B", le DASH à l'arrière en position "X", les affûts lance-torpilles de part et d'autre des superstructures. Cet armement couvrira toute la gamme des portées.

Les matériels sonar et radar appartiendront aussi aux types adoptés pour les BRONSTEIN.

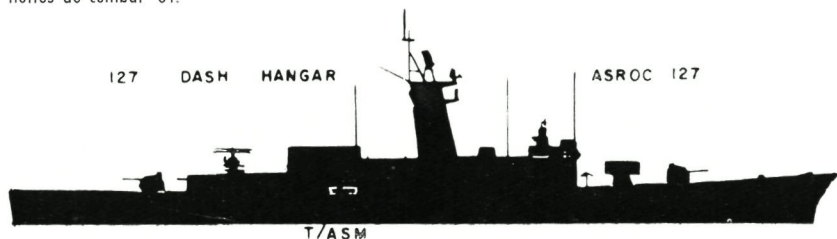
Quant à l'artillerie, elle se composera de deux tourelles simples de 5 pouces / 38 cal. semi-automatiques, respectivement en positions "A" et "B". Ce matériel a été retiré des stocks et "reconditionné".

Que conclure d'une comparaison — sommaire il est vrai — entre les GARCIA et leurs prédécesseurs ? Les futures unités seront plus lourdes de 700 tonnes et elles coûteront considérablement plus cher à la construction et à l'exploitation. Leur tenue à la mer devrait être meilleure du fait de l'accroissement du déplacement ; souvenons-nous toutefois que les BRONSTEIN sont munis comme les 199 A de stabilisateurs anti-roulis.

Leur supériorité résidera surtout dans le renforcement de l'artillerie qui permettra une certaine défense en surface. On peut se demander si ce seul avantage sur les BRONSTEIN justifie tant de dépenses, d'autant plus que les pièces de 5 pouces / 38 cal. sont des matériels de récupération.

41

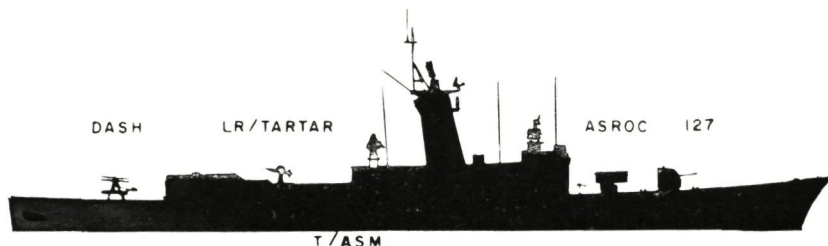
viennent de "flottes de combat '64."
navy official.



● six DEG (brooke)

Ces bâtiments lance-engins sont du type 199 B. Les trois premiers furent commandés sur le programme fiscal de 1962, soit un an après la commande des GARCIA ; les trois derniers furent ajoutés au programme de 1963.

Les types A et B se différencient uniquement par leur armement antiaérien. Les BROOKE ne porteront pas d'artillerie à l'arrière mais un système simplifié d'engins mer-air TARTAR à moyenne portée. Ce système comprend une rampe simple similaire au modèle Mk 13 porté par les U.S.S. BERKELEY, IMPAVIDO italiens et DUPETIT-THOUARS français. La rampe, alimentée verticalement, est placée sur un barillet contenant seize engins ; elle est assujettie à un seul radar de contrôle de tir, moins poussé que le AN / SPG-51 qui est le contrôleur du "full system". Le missile, quant à lui, n'a pas été modifié. La rampe TARTAR sera placée sur le roof arrière en position "X", c'est-à-dire à la place réservée au DASH sur les GARCIA. En échange, les hélicoptères ASM disposeront de la plage arrière et leur hangar sera installé dans le prolongement des superstructures. L'aérien-radar placé au sommet du mât est du type volumétrique AN / SPS-39, un tel radar devant être normalement associé à tout système d'engins de portées moyennes ou longues. Ces destroyers-escorteurs lance-engins coûteront six millions de dollars de plus que les GARCIA, et cette augmentation de prix a paru si exorbitante au Secrétaire à la Défense Mc NAMARA que celui-ci a décidé d'arrêter la série des "DEG" à six unités.



● dix DE type 199C

Cette série a été inscrite au budget de 1964. Dans l'ensemble, les 199 C seront identiques aux 199 B, à cette différence toutefois que le système TARTAR simplifié sera remplacé par un système d'engins SEA MAULER à courte portée. Cet armement en est toujours au stade de développement et a été prévu sous réserve que sa réalisation puisse être menée à bonne fin. Avec lui, les 199 C seront les premiers bâtiments de guerre à être dotés d'un système de missiles à réaction ultra-rapide et tout spécialement conçu pour la destruction des avions et engins supersoniques.

Par contre, si le projet SEA MAULER devait être abandonné, il nous paraît vraisemblable qu'un affût de 3 pouces / 50 cal. prendrait sa place.

Remarquons que les 199 C, bien que devant porter également des engins guidés, sont classés "DE" et non "DEG". La raison en est que le SEA MAULER ne permet que la seule auto-défense anti-aérienne, tandis que le TARTAR autorise la participation à une défense coordonnée des navires escortés.

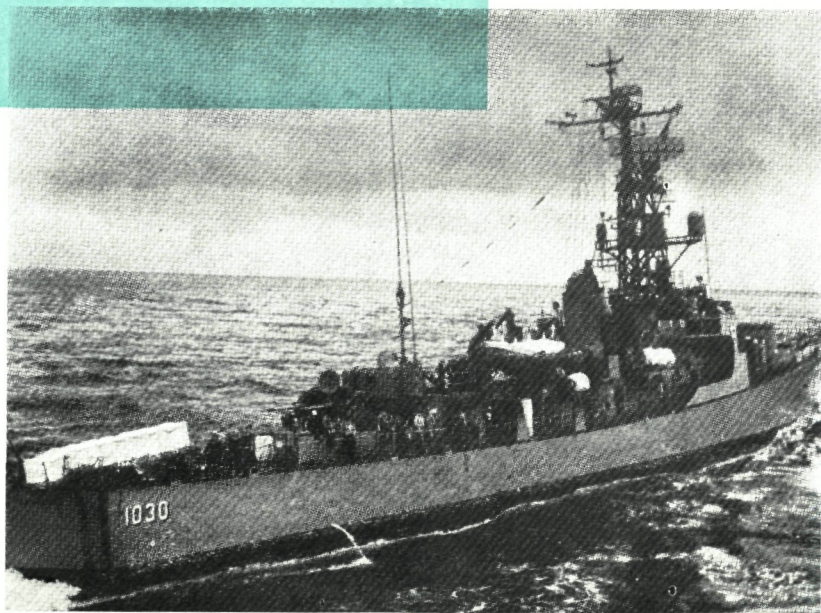
Avec cette dernière série, nous avons terminé la description du programme de la U.S. Navy.

Précisons toutefois encore que deux nouveaux prototypes expérimentaux sont, l'un en construction, l'autre au stade du projet. Le développement de ces bâtiments jouera peut-être dans l'évolution du destroyer-escorteur un rôle aussi considérable que celui qu'a joué le sous-marin expérimental U.S.S. ALBACORE dans la conception des coques de sous-marins à chauffe nucléaire.

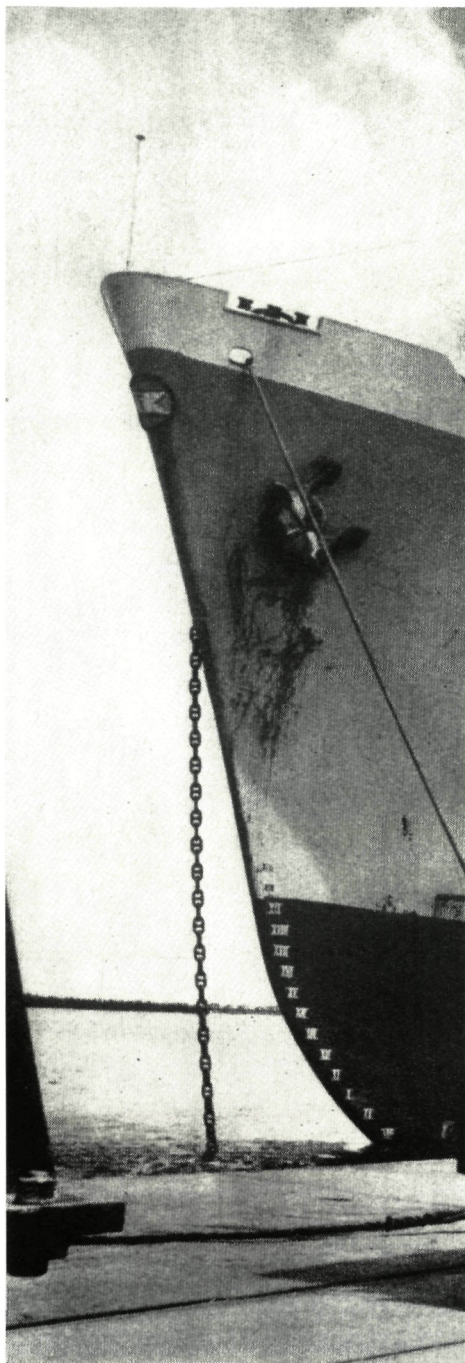
moderne zeebegeleiders...

- Het artikel "Moderne Hoogzeebegeleiders" geeft een technische gedetailleerde opsomming van de jagers-escorteurs die in de loop der laatste tien jaar door de Verenigde Staten in de vaart gebracht werden. Vertrekkende van de Dealey-klasse en gaande langs de Claud-Jones - , Bronstein - en recente Garcia - serie, belandt de auteur bij de meest aktuele projekten en het gebruik van geleide projektielen.
- Deze evolutie naar een steeds efficiënter afweermiddel tegen mogelijke aanvallen van vliegtuigen, oppervlakteschepen en onderzeeboten stelt echter het probleem van het rendement van de oorlogsbodem ten overstaan van een immer stijgende kostprijs.

USS DURANT 1030



A la question de savoir si un navire marchand armé défensivement acquiert, de ce fait, un caractère militaire, l'auteur, se basant sur les diverses législations nationales et internationales, répond par la négative ; la position des Pays-Bas qui interdisaient l'accès de leurs ports aux navires marchand armés, assimilés en ceci aux bâtiments de guerre, a été révisée en 1939.



krijgt een bewapend koopvaar- dijschip een militair karakter

**door
herman
stradiot**

Het is mij reeds opgevallen dat deze vraag in zekere omstandigheden wordt gesteld en ik vind het dan ook wel gepast hieromtrent even uit te wijden.

Het antwoord is "neen". Noch het bewapenen voor zelfverdediging, noch het inschepen van een militaire stuksbemanning, noch het volgen van bepaalde routes opgelegd door een zeemacht, noch het feit dat de gezagvoerder de richtlijnen volgt van een oorlogsmarine bij een aanval of bij gevaar, noch het varen in een beschermd konvooi, geven aan het handelsvaartuig een militair karakter.

Onmiddellijk stellen zich de vragen, wat is een defensieve bewapening? Wie heeft het antwoord hiervoor gegeven?

... Doch vooraleer de verschillende standpunten van naderbij te bekijken ware het gepast eerst even een stukje maritieme geschiedenis te hernemen om aan te tonen dat het defensief bewapenen van koopvaarders niet nieuw is, maar van oudsher in voege.

Het eerst wat in deze zin te vinden is zijn de "Instructies" der Staten-Generaal van de Verenigde Provinciën uit 1597. Dit waren onderrichtingen in verband met de beveiliging tegen Barbarijse zeerovers. Onder andere de patroeljes vóór de Vlaamse en Hollandse kusten en de beschermde konvoien voor ongewapende koopvaarders. Slechts de bewapende handelsvaartuigen mochten alleen buitengaats.

In 1599 werd de eerste Franse handelskamer opgericht, deze van de vrijhaven Marseille. In haar statuten werd duidelijk gestipuleerd dat het de Franse vaartuigen toegelaten en aangeraden was zich te bewapenen als zelfverdediging tegen de Turkse, Venetiaanse en Barbarijse zeerovers.

Bij het oprichten van de diverse Indische Maatschappijen worden steeds dezelfde instructies gegeven en verplichtingen opgelegd. Deze zijn terug te vinden in de "Generale Geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie" 1602, in de "Compagnie des Indes Orientales" 1664 en in de "Generale Keizerlijke Indische Compagnie" (Oostendse Cie). Men kan in deze lijn verder gaan tot op het einde van de 19e eeuw.

Opvallend is het feit dat, gedurende

de perioden van grote veldslagen en overheersingen te land, er weinig aandacht werd besteed aan de oorlogsmarine. Een voorbeeld hiervan zijn de Napoleonische Oorlogen. Maar in deze periodes komen de gewapende koopvaarders weer te voorschijn om enigszins te kunnen weerstaan uit zelfverdediging tegen alle mogelijke aanvallers.

Omstreeks de vorige eeuwwisseling werd de bewapening op handelsvaartuigen minder algemeen en slechts lokaal toegepast, alleen daar waar nog grote kans bestond aangevallen te worden zonder in oorlog te zijn, hoofdzakelijk in de Caraïbische en Chinese Zeeën.

Maar de eerstvolgende toepassing was dan ook grootscheeps gepland. De Eerste Lord van de Admiraliteit, Winston Churchill, diende een voorstel in bij de Wetgevende Kamers op 26 maart 1913. Hierover werd om het Franse standpunt verzocht. Het antwoord was zeer duidelijk: "Koopvaardischepen mogen zich bewapenen in vredetijd, maar alleen deze bewapening gebruiken in tijd van oorlog". Zo verschenen op 20 oktober 1915 de eerste instructies van de DAMS-organisatie (Defensively Armed Merchant Ships) ten behoeve van de Britse en Geallieerde handelsvloeten.

Vóór de Tweede Wereldoorlog drong de noodzaak zich weer op om een dergelijke organisatie tot stand te brengen, en, "DEMS" (Defensively Equipped Merchant Ships) zag het licht, nog grootser en uitgebreider dan de "DAMS". Een enorme organisatie die een 50-tal basissen telde in Groot-Brittannië, evenveel opleidingscentra en een 70-tal overzeese depots, centra en eenheden. Al deze verschillende plaatsen konden dezelfde bewapening en munitie leveren en een gelijkaardige opleiding van de kanonniers verzekeren. DEMS was werkelijk een voorbeeld van standardisatie en eenheid.

Wij hebben gezien dat er nagenoeg altijd gewapende koopvaardischepen hebben bestaan, een bewapening dus voor defensieve doeleinden. Maar wat is het verschil met een offensief wapen? Ligt dit in het materiaal of in het kaliber? Geenszins, er bestaat geen verschil, er zijn alleen "wapens". En "zelfs een geweer is bij de bewapening begrepen" zeggen de Instructions van de Admiralty War-Staff van 20 oktober

1915. Doch het aanwenden van deze wapens maken hen offensief of defensief.

Maar hoe is men eindelijk tot een internationaal akkoord gekomen om de eerste vraag negatief te beantwoorden? Het begon met nationale verklaringen, die stap voor stap door andere naties werden aangenomen en uiteindelijk als één internationaal verdrag mochten worden beschouwd.

Het Amerikaanse Staatssecretariaat heeft twee verklaringen afgelegd (1877 en 1894), welke bepaalden dat handelschepen met opgestelde wapens en voorzien van munitie voor zelfverdediging niet mochten beschouwd worden als oorlogscontrabande. Deze staat heeft op 25 maart 1916 bekend gemaakt dat hij zijn "Act of Congress" van 1798 veralgemeent tegen alle vijandelijke mogendheden. Voorheen was alleen sprake van een defensieve bewapening der koopvaarders tegen Franse plunderingen!

Op het einde van de vorige eeuw heeft het Frans Krijgsrecht volgende uitspraak gedaan: "Verdediging is een natuurlijk recht en dit recht is ook wettelijk op zee. De bewapening dient niet om aan te vallen maar om zichzelf te verdedigen". Hogerop hebben wij het Franse standpunt gezien van 23 april 1914.

Het eerste internationaal verdrag hieromtrent is de Tweede Conferentie van Den Haag van 1907. Deze geeft een klare definitie van een oorlogsschip: de kommandant moet tot de oorlogsmarine behoren en zijn naam moet in het jaarboek van de officieren voorkomen; de bemanning moet aan de militaire wetten zijn onderworpen en de naam van het schip moet vermeld staan op de lijst van de militaire vloot.

Welk standpunt Engeland aanneemt hebben wij gezien in de hogervermelde verklaring van Winston Churchill op 26 maart 1913.

Nagenoeg alle geallieerde Naties waren gedurende de Eerste Wereldoorlog eensgezind omtrent de status van een gewapend koopvaardischip. Nederland was echter niet akkoord en publiceerde in 1914 zijn "Onafhankelijkheidsverklaring": "De toelating tot de Nederlandse havens is verboden aan alle oorlogsschepen en gelijkgestelde vaar-

tuigen". Meer uitleg over de laatste term werd gevraagd en later kwam het volgende antwoord: "Schepen die oorlogsdaden kunnen uitvoeren met hun bewapening", maar, in 1939 heeft Nederland zijn verklaring, wat de bewapening de koopvaardischepen betreft, ingetrokken.

Doch het duidelijkste antwoord, dit welk in het begin werd aangehaald, werd gegeven door de Amerikaans-Duitse Commissie voor Terugeisingen in 1923.

In 1928 heeft Frankrijk nogmaals duidelijke taal gesproken langs zijn "Pakt van Parijs". Het recht van zelfverdediging is een klaarblijkelijk principe van de wet, erkend door elk wettelijk systeem. (zie ook artikel 51 van het Handvest der Verenigde Naties).

De verklaring van 1923 werd in 1938 goedgekeurd door de Scandinavische Staten in hun Neutraliteits-Bestand en één jaar later, op 3 oktober, door alle Amerikaanse Republieken op de Panama Conferentie. Praktisch alleen Duitsland was niet akkoord. Zijn vertegenwoordiger in de Volkenbond heeft in 1937 verklaard dat een gewapend koopvaardischip zijn eigen karakter verliest.

Nochtans meen ik hier toch te mogen besluiten met wat de Britse Admiraliteit aanneemt: "Elk koopvaardischip heeft het recht zich te verweren tegen overmeestering of vernieling". Er wordt nog aan toegevoegd "wanneer het vuur wordt geopend moet de Nationale vlag worden vóórgehesen".

Door deze korte uiteenzetting heb ik getracht een zeker misverstand op te helderen dat vaak omtrent deze aangelegenheid heerst.

Het artikel 51 van het Handvest der Verenigde Naties zegt o.a.: "Geen enkele schikking van het huidige handvest maakt inbreuk op het individueel of gezamenlijk recht van wettelijke zelfverdediging waarover een lid der Verenigde Naties, welk het voorwerp uitmaakt van een gewapende overval, beschikt, tot op het moment dat de Veiligheidsraad de nodige maatregelen ter bewaring van de vrede en de internationale veiligheid heeft genomen". (N.v.d.R.).

Het is zeker voor de derde maal dat de strijdkrachten sedert het laatste konflikt opnieuw georganiseerd werden. In de laatste maanden heeft men veel horen spreken over de kommissie Melchior en haar voorstellen. Veel kommentaar ontstond, iedereen had zijn oplossing. Er werd wel uit het oog verloren dat deze kommissie consultatief was en de eindbeslissing aan de minister behoorde.

In verband met de reorganisatie rezen meerdere vragen :

- Had de Minister van Landsverdediging veel te veel ondergeschikten die rechtstreeks bij hem mochten aankloppen ?
- Werden de generale staven te veel beteugeld door de administratieve, logistieke en budgetaire chefs ?
- Waren de algemene staven te zelfstandig ?
- Was er gebrek aan coördinatie ?
- Ontstonden er te veel discussies ?
- Waren er te veel mensen in de staven, te weinig in de aktieve eenheden ?
- Moest het leger zich aanpassen aan de moderne principes van beheer ?
- Was de organisatie te zwaar, te archaisch ?
- Was de " Daillyplaats " een monster dat gezwollen was en barsten zou ?
- Was er te veel burgerpersoneel in zekere afdelingen ?

Zoveel vragen, zoveel meningen, zoveel antwoorden.

Na de beslissing van de minister mogen we de huidige organisatie als volgt schetsen :

- een kabinet (een administratief en technisch sekretariaat),
- een centrale administratie (administratie personeel, financiën),
- de inspekties,
- de generale staf,
- de grote kommando's.

Laten we even de twee laatstgenoemde van dichterbij bekijken en de weerslag op de vroegere organisatie van de Zeemacht bestuderen.

De generale staf omvat :

- geïntegreerde sekties en een staf van elke krijgsmacht (landmacht, luchtmacht en zeemacht),
- een reeks toegevoegde (technisch gespecialiseerde) diensten die de

staven technische hulp moeten verlenen.

De staven van de strijdkrachten maken dus deel uit van de generale staf en zijn bijgevolg ondergeschikt aan de generale stafchef.

Voorheen stonden de diensten van het budget en het personeel (respectievelijk AGB en AGP) op hetzelfde vlak als de stafchefs van de drie machten. Thans worden deze diensten gesplitst en gaan zij gedeeltelijk over naar de centrale administratie of naar de technische toegevoegde diensten, ondergeschikt aan de generale stafchef (Dienst van Enkadrering, Sociale Dienst, Dienst Verlichting, Dienst Historiek, Dienst Inlichtingen, Dienst Telecommunicaties, Algemene Dienst Aankopen en Gebouwen, Gezondheidsdienst, Aalmoezeniersdienst en de COMIX).

De geïntegreerde sekties omvatten :

- de sekte van de eerste onderstafchef die zich zal bezighouden met al de problemen op lange en middelmatige termijn.
- de sekte van de tweede onderstafchef die zich zal bezighouden met alle aktuele problemen.

De staven van de drie machten werden kwantitatief verminderd en worden als volgt ingedeeld :

- een stafchef,
- een onderstafchef,
- een sekte planning,
- een sekte belast met personeelszaken,
- een sekte inlichtingen,
- een sekte operaties,
- een sekte logistiek,

reorganisatie

fregatkapitein (D)
k. beatse

bijzondere gespecialiseerde diensten en technische afdelingen die tot taak hebben de stafchef advies te geven inzake zekere technische, taktische en administratieve problemen, zoals verbindingen, mijnbestrijding, maritieme studies, ABC-oorlog (*), zeeongevallen en marietiem recht.

(*) ABC = atomical - biological - chemical war.

De staven van de strijdkrachten maken dus deel uit van de generale staf en zijn bijgevolg ondergeschikt aan de generale stafchef.

- ZS 1 (personeel)
- ZS 2 (inlichtingen)
- ZS 3 (operaties)
- ZS 4 (bevoorrading)

De nieuwe indelingen ondergingen ook veranderingen :

- ZS 1 is gelast met alle personeelsproblemen inbegrepen sociale en kulturele relaties.
- ZS 2 is nieuw.
- ZS 3 omvat volgende onderafdelingen : operaties - training en onderricht - mobilisatie en organisatie.
- ZS 4 omvat de onderafdelingen logistieke planning en procedure, beheer van het materieel en bevoorrading.

Een woordje over de grote eenheden **Zeemacht**.

Voorheen telde onze macht vijf grote kommando's rechtstreeks afhankelijk van de Stafchef van de Zeemacht.

Hier zal een zekere centralisatie plaatsgrijpen die er als volgt zal uitzien :

- Een Taktische Groepering (de twee maritieme kommando's COMAR OST, COMAR ANT en de Logistieke Groepering)
- een Groepering Opleiding en Oefening (deze zal de scholen en het opleidingscentrum omvatten)

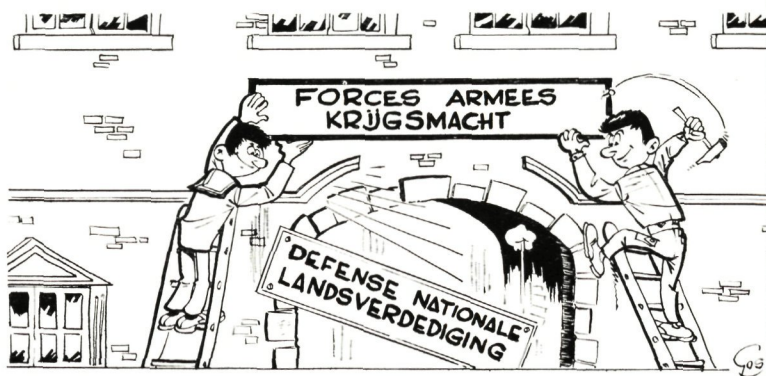
Een zeker aantal organismen zullen rechtstreeks van de staf afhangen (vb : **MARPERS** en **COMOB**). (*)

Er is zelfs sprake geweest van een nóg grotere centralisatie, (de vorming van een zeekorps dat de drie groeperingen zou overkoepen), doch voor het ogenblik schijnt deze hypothese niet aanvaardbaar, daar haar verwezenlijking waarschijnlijk heel wat moeilijkheden voor de Zeemacht zou meebrengen, omdat haar personeel te beperkt is om een staf op te richten tussen de staf/ZM en de drie hiervoor vermelde groeperingen.

Merken we op dat, alhoewel in de andere machten de Basis zelfstandig blijft, ze bij de Zeemacht in een operationeel kommando werd ingelijfd, niet-tegenstaande ook de bevoorrading van de Groepering Opleiding en Oefening tot haar taak behoort en dat ze verder nog steeds rechtstreeks verantwoordelijk zal blijven ten overstaan van het Rekenhof.

Naar mijn mening rechtvaardigt een drieledige structuur, bestaande uit een Taktische Groepering, een Basis Zeemacht en een Groepering Opleiding en Oefening zich evengoed in de Zeemacht dan in de andere machten.

K.B.



(*) Resp. verdeling van het lagere personeel en coördinatie van de mobilisatie (n.v.d.r.)

Le problème relatif à la codification OTAN des matériels revêtant de multiples aspects, nous avons jugé intéressant de montrer les origines et le développement de ce système de codification, ainsi que ses ramifications dans les différents domaines de la logistique militaire.



LA CODIFICATION OTAN DES MATERIELS

49

par
r. deridder
cpc (s)



1 développement historique

Chaque fois qu'un organisme, qu'il soit privé ou militaire, a eu affaire à une grande diversité de matériels — qu'il devait non seulement gérer, mais aussi acquérir et distribuer — il s'est vu contraint à créer et utiliser une "nomenclature" des matériels.

Créer une nomenclature des matériels revient à déterminer pour chacun d'eux :

- une dénomination,
- une identification,
- une classification,
- un numéro de stock ou de nomenclature.

Ce besoin de nomenclature a été ressenti déjà au cours des siècles passés ; au début il n'était exprimé que de façon sommaire et se contentait d'une terminologie compréhensible de tous.

Au fur et à mesure du développement de la variété des matériels militaires, il fallut développer les règles de présentation uniforme des inventaires ; c'est ainsi qu'aux PAYS-BAS, à la fin du 16^e siècle, les "Résolutions des Etats-Généraux" contenaient les descriptions des matériels et de leurs composants ; dans d'autres pays, nous ne trouvons de traces de nomenclature qu'à partir du 19^e siècle.

Quoi qu'il en soit, le principe de la nomenclature des matériels se développa graduellement jusqu'à la deuxième guerre mondiale ; c'est au cours de cette guerre, et surtout immédiatement après celle-ci, que l'idée de la nomenclature **unifiée** pour l'ensemble des forces armées — ou même de la nation — allait devenir une réalité.

Les différentes puissances réalisèrent à ce moment qu'une nomenclature nationale précise devenait indispensable pour gérer de manière efficace la gamme toujours plus grande des matériels utilisés par leurs forces armées ; les travaux de codification furent toutefois effectués séparément et aboutirent ainsi fatalement à des nomenclatures purement nationales.

En 1952, après des années d'études préliminaires et avec des moyens immenses, les ETATS-UNIS entreprirent la réalisation d'un système de codification fédérale ; ils parvinrent en 1958 à la phase finale de cette opération.

Déjà en 1956, tous les pays membres de l'OTAN avaient adopté le système fédéral de codification des ETATS-UNIS comme base d'un système de codification OTAN, ceci aux termes de deux accords de standardisation. (Les **Stanags** 3150 et 3151)

● *origines du système de codification fédérale*

Les expériences des ETATS-UNIS au cours de la 2^e guerre mondiale révélèrent de manière aiguë de nombreuses difficultés et anomalies dans la direction logistique des opérations.

Ces ennuis, inhérents à la conduite même de la guerre, étaient encore amplifiés par le manque total d'unité de langage parmi les forces armées et au sein de chacune d'elle : de nombreuses commandes ne pouvaient être honorées faute de stock, alors qu'il existait ailleurs de grandes quantités d'articles identiques... mais codifiés différemment.

Il apparut en fait — au cours des études préliminaires — qu'un **même** article était stocké aux ETATS-UNIS sous de multiples dénominations et numéros de

stock différents et qu'en réalité il existait 27 systèmes de nomenclature d'articles au sein de l'Armée, la Marine, l'Air Force et le Marine Corps ; une logistique intégrée était irréalisable dans ces conditions.

Conscients de l'importance du problème, les chefs de gouvernement de ce pays attachèrent leur attention personnelle à la résolution des difficultés apparues : le Président ROOSEVELT approuva le planning du nouveau système de nomenclature, le Président TRUMAN concentra ses efforts sur l'extension du système pour l'ensemble des ETATS-UNIS, le Président EISENHOWER encouragea son développement, jusqu'à ce qu'en 1952 enfin, le Congrès ratifie l'adoption du "**Federal Supply Cataloguin System**" (F.S.C.) par le Département de la Défense.

● *objectifs du f.s.c.*

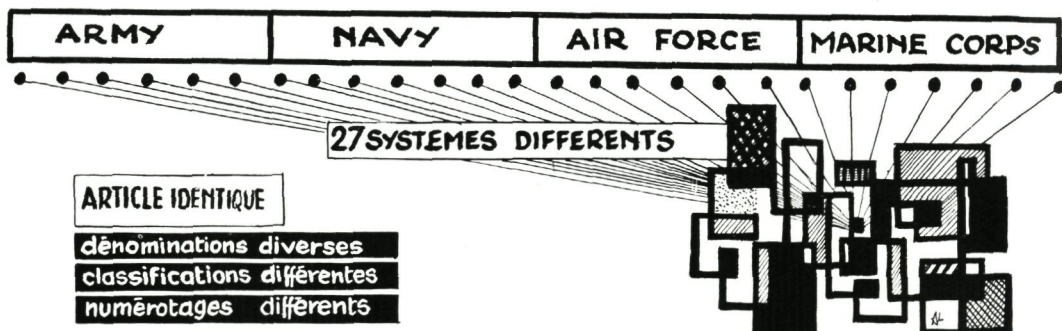
Avant l'adoption du F.S.C. la situation se présentait comme suit :

- 27 systèmes de nomenclature aux ETATS-UNIS,
- aucune unité de langage,
- achats inconsiderés d'articles, qui — ailleurs — étaient liquidés à des prix dérisoires.
- impossibilité de ravitailler certaines unités, alors que des stocks existaient en d'autres endroits sous des numéros de nomenclature différents,
- impossibilité de standardiser efficacement ou de réduire la diversité des articles,
- aucune vue globale sur la hauteur et l'emplacement des stocks.

Après le passage sur F.S.C., pratiquement tous les désavantages exposés ci-dessus disparurent pour faire place aux résultats suivants :

- environ 1.000.000 d'articles (sur 4.500.000) furent éliminés par suite de double emploi,
- des surplus servirent à compenser des manquants, dans d'autres dépôts ou auprès d'autres forces armées,
- pour la première fois, il fut possible d'avoir une vue d'ensemble sur tous les stocks existants et sur les besoins des quatre forces,
- pour la première fois, une standardisation, avec assainissement de tous les stocks, put être entreprise de manière ordonnée et efficace,
- la mécanisation intégrale de la gestion centralisée devint possible par suite de l'adoption d'un numéro de stock standard,
- un gain appréciable en superficie de stockage, en personnel, en opérations de gestion et d'acquisition fut réalisé,
- la centralisation des achats et l'élimination des variétés superflues permirent des commandes à des prix beaucoup plus avantageux,
- le F.S.C. contribua finalement à rendre les opérations logistiques plus efficientes.

Tous ces avantages font apparaître que le "Federal Supply Cataloguing System" était devenu plus qu'une simple procédé rationnel de codification et qu'il répondait en réalité à des besoins aigus de l'économie et de la logistique militaires.



2 la technique du système

NATO STOCK NUMBER			ITEM - IDENTIFICATION	
CLASSIFICATION No.	NATION No.	ITEM IDENTIF. No.	TYPE OF ITEM IDENTIF.	D.P. No.
6250	13	102 - 6823	1	00-83

1. maximum ele	NUMERO NATIONAL D'IDENTIFICATION	h.
a. 250 V	CHIFFRE CODE DE NATION	10,11,12. N/
b. 4 amp.		13. SR-1 spe
c. 1000 W		a.. NSN
4. ceramic b	NUMERO OTAN D'IDENTIFICATION	b. 160
5. w/shell fo		14. SR-5 dat
a. plastic shell		a. NIKO
b. N/A		b. Lidam
6. over-all dimensions		c. code
		d. 3500/
		e. N/A
		B. N/A
		C. -----

Le N.S.N. est un code dont les 4 premiers chiffres (numéro de classification) sont semi-significatifs et les 7 derniers chiffres (numéro d'identification), non-significatifs.

Ces deux éléments étant complètement indépendants l'un de l'autre, on obtient l'avantage d'une souplesse considérable, évitant ainsi de devoir refondre périodiquement le catalogue des matériels, suite par exemple au développement excessif de l'une ou l'autre catégorie d'articles ; ceci permet de sauvegarder à l'infini les possibilités d'extension du système.

Les 4 premiers chiffres donnent la classification en groupes et classes de matériels (556 classes sont actuellement utilisées à l'OTAN).

Les 2 chiffres suivants désignent la nation qui, la première, a identifié l'article en cause

USA	= 00	France	= 14
Belgique	= 13	Pays-Bas	= 17

Le groupe II caractérise les articles standardisés à l'échelle de l'OTAN.

Les 7 derniers chiffres constituent un simple numéro d'ordre (non-significatif) accordé par le pays ayant codifié l'article.

Si un pays copie exactement un article d'origine étrangère, il adopte comme N.S.N., le numéro de stock accordé par le pays d'origine en ajoutant le chiffre 50 au code national de ce pays. Ainsi le code-nation d'origine 17 devient 67.

Le principe de base de système de codification OTAN est qu'un article donné ne peut recevoir qu'un numéro d'identification et qu'un numéro d'identification ne peut correspondre qu'à UN seul article d'approvisionnement ; de là découle la mission principale des codificateurs : celle de procéder à l'identification minutieuse et précise de chaque article d'approvisionnement.

Ce travail, d'une ampleur et d'une complexité peu communes, consiste à définir dans l'ordre :

- l'identification complète de l'article (par description intégrale ou par référence au fabricant),
- la classification (suivant la famille d'articles),
- finalement, le numéro de stock accordé.

La phase la plus importante est évidemment celle qui consiste à décrire l'article. Pour ce faire, deux méthodes de description sont prévues :

La méthode par référence : utilisée pour les articles de production spécialisée et se rapportant à des ensembles majeurs, tels que des moteurs ou appareillages importants ; il suffit dans ce cas de désigner l'article en s'appuyant sur une référence du fabricant.

La méthode descriptive : utilisée pour tous les autres articles, d'usage courant. Elle consiste à décrire un article par ses caractéristiques essentielles, physiques, mécaniques, électriques, matières dimensions, performances... Les Etats-Unis ont mis au point 11.000 modèles de description — sous forme de questionnaires — auxquels il faut répondre pour obtenir une description précise de chaque article.

En effectuant cette opération de longue haleine, on arrive à déterminer de nombreux doubles emplois et, le cas échéant, à provoquer une sélection parmi les variétés trop étendues ; tout ceci amène comme résultat, non seulement un langage unique pour l'OTAN, mais un assainissement général des stocks.

L'utilisation d'un groupe de chiffres pour désigner un matériel n'est pas propre aux forces armées, toutefois ce langage chiffré n'est nulle part aussi vital qu'au sein de l'OTAN ; seul, il se prête à une désignation brève, précise et compréhensible de tous, sans distinction de langue. La codification OTAN — dénomination et numéro de stock — constitue le pont qui relie l'objet à son numéro : elle traduit la langue d'un chacun en un vocable numérique et vice-versa ; elle devient ainsi un véritable langage logistique commun aux nations de l'Alliance Atlantique.

Il existe par ailleurs, au sein de l'OTAN, une commission de codification des matériels qui coordonne tous les problèmes internationaux et définit les règles à suivre pour l'application du système par tous les pays membres.



3 l'application du système à la force navale

La FORCE NAVALE possède parmi ses matériels typiquement navals, deux grandes familles d'articles :

- les articles spéciaux ou spécifiques à des ensembles majeurs, appelés "Special Stores".
- les articles d'usage général ou banalisés, appelés „General Stores".

Les "Special Stores" se montent à environ 27.000 articles, les "General Stores" à 28.000, ce qui représente au total 55.000 articles d'approvisionnement stockés au SERVICE DES APPROVISIONNEMENTS du Groupement Logistique.

Etant donné que l'opération de conversion des anciens numéros de stock vers ceux du système OTAN est une responsabilité propre à chaque force armée, les travaux de codification à la Force Navale ont été confiés au "Bureau de Documentation", cellule directement rattachée au Service des Approvisionnements. Ce bureau comprend, outre la bibliothèque — avec l'énorme documentation américaine et les catalogues de firmes — une section identification, une section conversion et une section adressograph : 12 personnes au total, dont 5 à 6 affectées uniquement aux travaux de codification. Les articles à convertir sur système FSC proviennent de sources diverses : ANGLETERRE — PAYS-BAS — ITALIE — ALLEMAGNE — FRANCE — ETATS-UNIS — CANADA — SUEDE — BELGIQUE...

Les travaux de conversion consistent, soit à adopter le Nato Stock Number (NSN) du pays d'origine- ou à le solliciter s'il est inconnu - soit à établir la carte d'identification, description complète des articles belges ainsi que des articles étrangers qui ne seront jamais codifiés par le pays d'origine parce que non repris dans leur système d'approvisionnement.

Là où la Force Navale dispose des NSN d'origine, le problème est relativement simple ; par contre, lorsqu'il faut identifier et décrire, parmi les différents types d'articles stockés, celui ou ceux qui seront retenus pour l'avenir, il devient nécessaire de procéder à une étude technique des articles en cause, de rejeter les uns pour standardiser les autres, et finalement de décrire ces derniers jusque dans les moindres détails.

Un projet de carte d'identification est ensuite établi et soumis à l'approbation du bureau interforces de codification de l'Etat-Major Général ; ce bureau, après filtrage des articles déjà identifiés par les autres forces armées, accorde le NSN affecté à l'article en question. De nombreuses difficultés apparaissent toutefois lors de ces travaux de codification : des contacts doivent être pris avec les industries en vue d'obtenir les caractéristiques des articles et les spécifications des matières utilisées lors de leur fabrication ; quoique l'on puisse s'attendre parfois à certaines réticences — dues à la protection du secret commercial — la collaboration de l'industrie est généralement excellente.

D'autre part, comme un bureau de codification doit être tenu au courant de tous les achats de matériels nouveaux, il est prévu que les contrats d'acquisition comportent — dans toute la mesure du possible — une clause traitant de la codification ; par cette clause l'entrepreneur devrait fournir à l'agence de codification nationale (JLC) la liste des pièces et leurs spécifications détaillées au moins 45 jours avant la livraison du matériel...

Pour chaque article transféré sur NSN, une plaquette adressograph est établie par la Force Navale ; cette plaquette fixe définitivement l'identification condensée de l'article en cause. Une plaquette adressograph est établie également pour chaque équipement majeur pour lequel des pièces de rechange sont stockées au Service des Approvisionnements ; plus de 700 équipements majeurs ont ainsi été répertoriés. Les plaquettes adressograph servent de base à de mul-

tiples travaux : documents de réception des marchandises, fiches magasins, étiquettes pour emballages et rayonnage, catalogues...

Chaque plaquette comporte en outre un sélecteur permettant le repérage automatique des articles provenant d'un même fournisseur ou se rapportant à un même équipement majeur.

A l'issue de chaque phase de conversion, des **cross reference lists** — listes de conversion — sont établies et diffusées au sein de la Force Navale. Ces listes servent, aussi bien à bord de toutes les unités que dans les dépôts du Service des Approvisionnements, à opérer le transfert des anciens numéros de stock sur les "Nato Stock Numbers" adoptés ; ces travaux de conversion sont exécutés simultanément partout, de manière que les dépôts et les clients parlent sans cesse le même langage.

● *résultats acquis à la force navale*

L'adoption du système FSC devait provoquer pour les pays OTAN — en dehors des nombreux avantages déjà cités précédemment — un assainissement notable des stocks.

Aux Etats-Unis, on l'a vu, 25 % des articles stockés ont pu être éliminés suite aux travaux de conversion. Dans certains pays OTAN, le taux des doubles emplois atteint 20 %.

A la Force Navale, les travaux de conversion sur FSC ont été entrepris en 1958 avec des moyens fort limités ; sur les 55.000 articles stockés, 43.000 sont passés sur NSN à ce jour.

Les opération de conversion sont menées par deux voies distinctes :

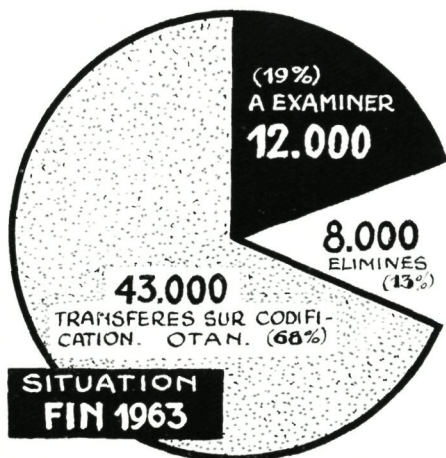
● **Les travaux de codification**, qui conduisent à un rassemblement des articles identiques, après standardisation éventuelle ;

● **Les travaux de standardisation** des articles non encore transférés sur NSN, travaux qui faciliteront plus tard la conversion des seuls articles retenus.

Les travaux de codification ont provoqué une élimination de 6.500 articles ; les travaux de standardisation, une élimination de 1.500 articles.

En conclusion, au cours de 6 années de codification, 8.000 numéros de stock ont pu être éliminés, avec les avantages appréciables suivants :

- 8.000 articles en moins à gérer,
- 8.000 localisations gagnées pour le stockage dans les dépôts et dans les unités,
- 8.000 articles à ne plus acquérir, et, par voie de conséquence, une variété moindre — donc des prix d'achat plus favorables — et un rassemblement des stocks identiques — soit un gain en capital - matériel.
- 8.000 articles en moins à la Force Navale : le travail de gestion, de stockage et de commande à tous les échelons, y compris les services d'achat ministériels, est simplifié.



Ces 8.000 articles correspondent à l'élimination de 15 % des 51.000 articles examinés à ce jour ; sans cet assainissement des stocks, la FORCE NAVALE générerait actuellement 63.000 articles au lieu de 55.000.

D'après des études entreprises dans certains pays de l'OTAN, chaque article éliminé permet une économie annuelle de près de 1.000 francs, du seul point de vue de la gestion (stockage, contrôle, personnel, comptabilité). La Force Navale, par ses travaux de codification et de standardisation, réaliserait donc **ANNUELLEMENT** un bénéfice „direct” ou „indirect” de 8.000.000 de francs.

Ainsi, la conversion sur FSC, qui pouvait à première vue paraître une charge pour tous et ne représenter qu'une obligation OTAN, comportait en réalité pour les pays qui l'avaient adoptée une source d'avantages économiques non négligeables.

4 l'influence sur les approvisionnements

L'ampleur et la complexité du système de codification OTAN ne peuvent être pleinement appréciées que si l'on comprend tout d'abord les problèmes généraux de l'approvisionnement.

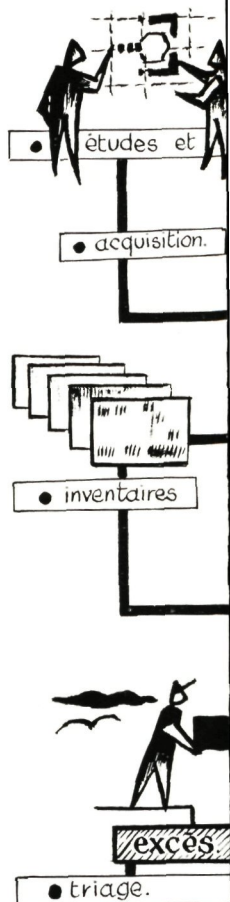
Approvisionner, c'est plus que le simple fait de conclure un contrat avec un fabricant ; il faut en outre l'appui d'informations fournies par ceux qui s'occupent de la normalisation, des travaux d'études préliminaires, des conditions relatives à l'acquisition, du contrôle de la qualité et de la quantité, de la logistique, ainsi que la connaissance approfondie des possibilités de l'industrie nationale ou étrangère.

Les avantages principaux de la codification OTAN ont déjà été démontrés précédemment ; le simple fait de disposer d'un langage commun peut, dans certains cas, permettre également l'application de procédures communes dans le domaine de l'approvisionnement, tant dans sa phase d'étude que dans celle de sa réalisation.

L'étude concerne principalement les fournitures déjà stockées ou en production, l'adoption ou le rejet de perfectionnements sollicités ; en effet, l'utilisateur tend toujours à exprimer une préférence pour les articles nouveaux, sans tenir compte du fait que toute augmentation de la gamme d'articles stockés dans un organisme militaire s'avère coûteuse.

Lors de la réalisation des commandes, il peut se révéler plus économique de détenir en stock un article de la qualité supérieure, plutôt que de disposer de deux articles de qualités différentes. L'étude des coûts de gestion, entreprise par plusieurs pays, a en effet démontré l'importance des frais globaux d'administration et d'emmagasinement pour chaque article d'approvisionnement.

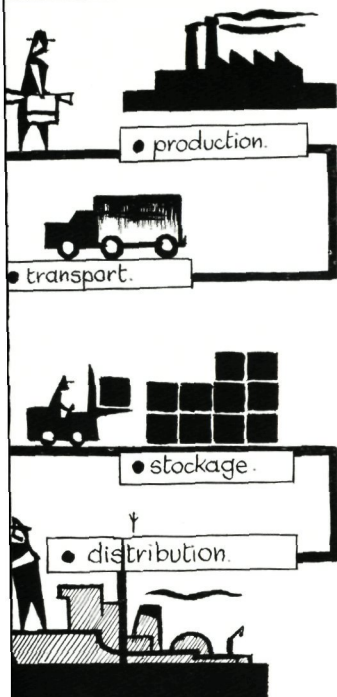
APPLICATION D'UN SYSTEME UNIFORME DE CODIFICATION



Vertrekkende van een
teur ons langs det doel, de
toepasing van dit ogensch
minder bekend aspekt der
tot de overtuiging dat het
tueel konflikt een punt van
inderdaad een onontbeerlij
integratie der NAVO-strijdk
getal een ellenlange beschr
absolute wijze elk mogelijk

nato ko

recherches.



La standardisation contribue donc à limiter la gamme des articles stockés, ce qui influe directement sur les travaux administratifs des services d'achat : acheter 100 exemplaires d'un même article au lieu de 50 n'entraîne aucun effort supplémentaire ; mais commander 50 exemplaires d'un article et 50 d'un autre article, légèrement différent, conduit parfois à doubler le travail administratif, les sources industrielles pouvant, dans certains cas, être différentes.

Dans le domaine de la coordination des contrats pour plusieurs forces armées, l'augmentation quantitative de la commande conduit également à des prix plus favorables.

De tout ce qui précède, nous pouvons tirer les conclusions suivantes et préciser les avantages présentés par la codification OTAN des matériels dans les domaines de la gestion et de l'approvisionnement :

● **Par l'élimination des doubles emplois :**

- réduction des inventaires et des stocks, - simplification de la comptabilité, - réduction du personnel de gestion, - gain en superficie de stockage, - meilleurs prix à la commande.

● **Par l'établissement d'un langage unique :**

- possibilité d'échange de matériels aux échelons national et international - simplification dans le domaine des achats et des relations avec les fournisseurs, - standardisation, substitution et sélection des matériels facilitées.

● **Par la structure du numéro de code :**

- uniformité de structure, composition et utilisation, - stabilité dans l'identification et terminologie uniforme, - possibilité d'emploi d'appareils mécanographiques, - grande simplicité de lecture et de classement, - suppression de la barrière des langues, - meilleures gestion, coordination et possibilités logistiques.

L'énumération de ces avantages prouve à suffisance que le système de codification OTAN répond à des besoins réels. Ses avantages en temps de paix et spécialement en temps d'opérations ou de guerre doivent se révéler de manière manifeste : en effet, les forces de l'OTAN peuvent — en certaines occasions — être entièrement intégrées, et toute idée de logistique purement "nationale" devenir irréalisable.

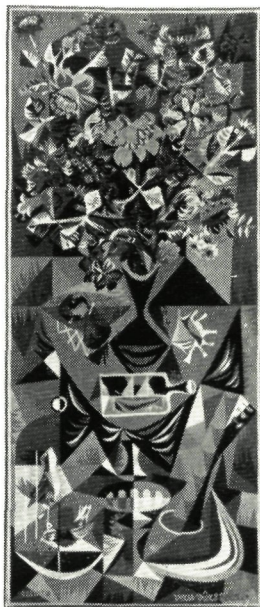
Malgré les efforts importants que les travaux de codification exigent dans tous les pays de l'OTAN, il est dès à présent possible de déclarer que ceux-ci constituent un investissement absolument rentable, puisqu'ils constituent une base d'économies potentielles.

En temps de guerre, le système de codification OTAN deviendrait le principal outil pour assurer la flexibilité et l'intégration totale des forces engagées ; vu sous cet angle, il doit être considéré comme vital pour tous les pays membres de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord.

historisch overzicht, leidt de ontwikkeling, de techniek en de ik minder belangrijk en zeker organisatie van een krijgsmacht, ifikatie-systeem in een eventueel belang zal blijken. Het is voorwaarde tot de volledige hten ; niet enkel vervangt het ng maar het lost op de meest lprobleem op.

lifikatie

les peintres de la mer exposent



NATURE MORTE.
Tapisserie de
j. van vlasselaelr

Le 9 mars s'est clôturé le salon de la Société Belge des Peintres de la Mer ; l'exposition qui constitue chaque année un événement dans le monde des arts plastiques offrait cette fois un intérêt particulier : parmi ces peintres et ces sculpteurs que la mer inspire s'était glissé un groupe de créateurs de tapisserie.

A parcourir ce sympathique ensemble, l'on ressentait le climat d'absolue liberté dans lequel évoluent ces artistes ; certes, l'idéal marin reste leur guide, mais il est aussi le seul ferment commun de leur art.

De ce groupe aux talents si divers semblait se dégager un souffle de vie nouvelle : de l'impressionnisme presque pur à la fresque linéaire, tant d'inspirations et de couleurs illuminaient de fraîcheur et d'enthousiasme les cimaises du Palais des Beaux-Arts !

La réussite de ce XXVIII^{ème} salon fait honneur non seulement aux exposants mais aussi aux organisateurs, groupés autour du président de la Société, monsieur Henry Devos, Directeur Général honoraire de la Marine et président du Comité National de Propagande Maritime.



Uylenspiegel de
m. pauwaert

les poissons de la pêche miraculeuse
Jean Ransy.

Exposaient leurs œuvres
les membres de la Société :

Robert Buyl
Gustave Camus
José Crunelle
Léon Devos
Georges Frédéric
Jean Govaerts
Jean J. Hoslet
Henri Logelain
Jacques Maes
Geo Mommaerts
Maurice Pauwaert
Jean Timmermans
Ernest Van Hoorde
Dis Van Raemdonck
Taf Wallet.



y étaient invités :

Liliane Badin
Frans Depooter
Roger Dudant
Jean Ransy

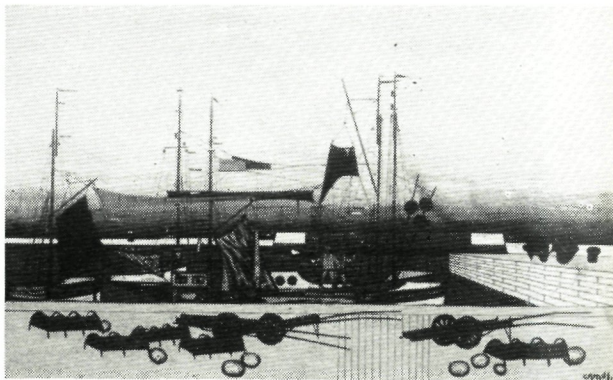
et les tapissiers

Mary Dambiermont
Roger Somville
J. Van Vlasselaer

L'on voudra bien nous excuser de devoir limiter à quatre reproductions la sélection qu'à regret nous avons dû opérer ; celle-ci n'enlève rien à la valeur des autres œuvres exposées.

l'été encombré
Gustave Camus.

Les peintres de la mer seront présents à l'exposition qu'organise à Hasselt du 29 avril au 10 mai le Comité National de Propagande Maritime.



De voornaamste komponent der zeestrijd-krachten van het Oostelijk Blok is natuurlijk de oorlogsmarine der Sovet-Unie.

Alhoewel ze met haar 1.500.000 ton de 2de plaats inneemt in de hiërarchie der zeestrijd-krachten komt ze toch ver achter de U.S.A. (6.000.000 ton), doch vóór Groot-Brittannië (800.000 ton). De buitengewone toename van het aantal schepen gedurende de eerste 15 jaren na de oorlog werd vertraagd om plaats te maken voor een programma dat in het vervangen van verouderde eenheden en vooral in een onrustwekkende produktie van handelsschepen, voorziet. Momenteel wordt de meeste aandacht besteed aan de bouw van onderzeeboten met atoomaandrijving en moderne oppervlakteschepen (fregatten, destroyers en torpedoboten, snelle onderzeebootbestrijdingsvaartuigen en bevoorradingschepen).

Het voornaamste marinewapen bestaat uit de 400-eenheden tellende onderzeevloot die zowel in geval van een algemeen konflikt, als door de steun die zij bij subversieve operaties en beperkte konflikten kan verlenen, een voortdurende bedreiging voor de Vrije Wereld uitmaakt.

De Sovjet-vloot is echter afhankelijk van een ongunstig geografische situatie die een noodzakelijke verdeling over 4 voornamen operatiegebieden (de Noordelijke IJszee, de Baltische Zee, de Zwarte Zee en de Stille Oceaan) vereist. Bovendien zijn 2 van deze operatiegebieden binnenzeeën en vriezen zij op de Zwarte Zee na, in de winter gedeeltelijk toe. Het overbrengen van belangrijke eenheden moet noodzakelijk geschieden door zeeëngten onder de controle der Nato-landen. De noordelijke route die de Noordelijke IJszee met de Stille Oceaan verbindt kan slechts gedurende 2 maanden per jaar gebruikt worden. De bin-

SOVIET UNIE

(500.000 man)

- 23 conventionele kruisers (Sverdlov)
- 2 fregatten + lanceerbuizen zee-zee
- 8 jagers + raketten zee-zee
(KRUPNY)
- 5 jagers + raketten zee-zee
(KILDRIN)
- 100 conventionele jagers
- 80 oceaan-begeleidingsschepen
- 10 kust-begeleidingsschepen
- 400 duikbootjagers
- 60 snelboten + raketten zee-zee OSA
- 500 snel-torpedoboten
- 200 oceaanmijnenvegers
- 250 kustmijnenvegers
- 6 atoomduikboten (E) + raketten
- 10 atoomduikboten (H) + raketten zee-land
- 10 atoomduikboten + torpedo's
- 22 duikboten (3'klas) + raketten en zee-land torpedo's
- 7 Z klas duikboten + raket zee-land
- 50 grote autonomie duikboten (F en Z)
- 200 oceaan-duikboten (w en R)
- 30 gemiddelde aktieradius duikboten (Q)
- 40 kleine aktieradius duikboten (M)

toestand der oorlogsmarines van hoornaert

nenwaterwegen laten enkel aan kleine eenheden en onderzeeboten toe zich tussen de Baltische-, Zwarte-, en Witte Zee te verplaatsen. De marines der satelietlanden, in hoofdzaak uitgerust met eenheden van Russische konstruktie, en bovendien tamelijk oud, spelen alleen een beperkte rol bij kustoperaties (onderzeebootbestrijding, gebruik van snelboten, leggen en vegen van mijnen, lichte steun bij landingsoperaties).

D. DUITSE REPUBLIEK

(14.000 man)

- 4 oceaangebelleiders (RIGA) ex-sov-jet
- 20 duikbootjagers (Hai en So-1)
- 30 snel-torpedoboten + lanceerinstallaties
- 22 mijnenvegers en -leggers
- 50 ondiepe watermijnenvegers
- 90 kustwachtboten
- 10 landingsschepen

POLEN

(20.000)

- 2 jagers (ex-Sovjet SKORY)
- 1 ex-britse jager (oud)
- 8 duikboten
- 40 snelboten
- 12 oceaam mijnenvegers
- 40 kust mijnenvegers
- 30 kustwachtboten
- 1 oceaanduikboot (oud)
- 6 kleine aktie radius duikboten (N)

BULGARIJE

- 1 oude jager
- 4 oceaangebelleiders
- 4 duikbootjagers
- 15 snelboten
- 3 oceaamijnenvegers
- 10 landingschepen
- 2 oceaanduikboten (W)

het sovjetblok einde 63

61

ALBANIE

- 4 duikbootjagers
- 2 oceaamijnenvegers
- 4 kustmijnenvegers
- 5 snelboten
- 2 mijnenleggers
- 4 oceaanduikboten. W)

ROEMENIE

- 2 jagers (oude italiaanse)
- 3 duikbootjagers
- 8 sneltorpedoboten + lanceeruitrust.
- 4 oceaamijnenvegers (oude duitse)
- 20 kustmijnenvegers

les marins et les livres

● NON VIOLENCE ET OBJECTION DE CONSCIENCE — Editions Casterman.

A la fin du printemps 1962, un vieillard de 74 ans, Louis LECOIN, entreprend une grève de la faim illimitée pour obtenir du gouvernement français la fixation d'un statut réglant le sort des objecteurs de conscience et la libération d'une centaine de jeunes gens détenus pour refus de porter les armes.

Après trois semaines de jeûne, LECOIN, à la limite de ses forces, voit venir à lui un émissaire du Président de la République qui lui donne l'assurance que tous les objecteurs seront relâchés ou affectés à un service civil.

Chacun se souvient de cette affaire abondamment relatée dans la presse *mais peu de gens ont eu conscience du sens profond d'une telle revendication pour laquelle un homme était prêt à donner sa vie de la manière à la fois la plus désintéressée et la plus pacifique qu'il soit.*

L'objection de conscience n'est en fait qu'un des aspects les plus connus d'une idéologie beaucoup plus vaste qui a cheminé à travers les siècles sous des formes et à des degrés divers : la non-violence.

La collection "**Toute la Question**" éditée chez **CASTERMAN** nous propose un ouvrage consacré à l'étude de ce problème : "**NON VIOLENCE ET OBJECTION DE CONSCIENCE**"

Trois écrivains, Henri FRONSAC, Marilène CLEMENT et le théologien Pie-Raymond REGAMEY, O.P. se partagent la tâche difficile de nous développer en un langage clair et précis un sujet aussi complexe.

Devant les épouvantables sinistres provoqués par les deux dernières guerres, devant la menace d'un conflit nucléaire possible, il n'est plus personne à l'heure actuelle qui ne s'émeuve devant les dévastations et la misère qu'engendrent la violence.

Dans un petit volume d'une présentation irréprochable se trouvent traitées d'une manière très complète les multiples questions que l'homme se pose aujourd'hui à propos de l'origine, l'histoire, les bases religieuses et philosophiques et les prolongements politiques de la non-violence et de l'objection de conscience.

V.H.

● Joseph Perrin — MER IMPERIEUSE — Editions A. Bonne. Paris.

Un jour le chalutier breton Trémarec, en pêche au large de l'Irlande, ramène dans une palanquée une mine anglaise de la dernière guerre. Le patron Yves Mermen, mis en contact radiotéléphonique avec le service de sécurité de Concarneau et l'arsenal de Brest, signale sa position et décrit l'engin. Il reçoit l'ordre *d'amarrer le tout solidement par les quatre œils de hissage, de ne tenter aucune manipulation et de faire route vers son port d'attache en évitant le mauvais temps.*

L'opiniâtre pêcheur garde la mine à bord comme le prescrivent les règlements maritimes mais continue la pêche. L'équipage, soumis corps et âmes au "seul maître à bord après Dieu" accepterait la situation sans rechigner si Maher, matelot borné et imbu de lui même, militant d'un syndicat de pêcheurs, obnubilé par les réformes sociales, ne profitait du danger que constitue la mine pour le bateau et son équipage pour semer le trouble dans les esprits et saper l'autorité du patron en montant une cabale contre lui afin de faire rejeter la mine à la mer.

Au second plan se développe rapidement une idylle entre M. Guillou, capitaine d'armement, et la jolie et sensuelle Marie-Anne, vouée à l'éternelle attente et qui désespère d'arracher quelque jour son patron de mari à la tyrannie de la pêche.

A bord du chalutier, la nuit, le patron, qui épiait à travers la coque les bruits précurseurs de la tempête fut projeté au sol. Son cœur battit plus vite, il pensait à la "maudite ferraille". Qu'advient-il de cette coquille de noix de 300 ton-

neaux surpris par l'ouragan? Voilà ce que conte l'auteur en un livre plein de vérité et de poésie, au style concis et juste.

Collection littéraire "**Par quatre chemins**" broché ou relié toile, 20 x 23.

Ce livre est en vente à la **Librairie Corman, 51 Rue Adolf Buyl, Ostende.**
M.L.

● **P. Bougis — LES POISSONS MARINS — Editions N. Boubée et Cie — Paris.**

L'ouvrage présenté ci-dessous est un atlas de poissons marins ; c'est donc un ouvrage de référence, un instrument de travail et d'étude plutôt qu'un livre de lecture ; il intéressera par conséquent particulièrement les esprits curieux de zoologie et d'ichtyologie.

Toutefois, les 2 tomes rédigés par M. Paul Bougis, sous-directeur de la station zoologique de Villefranche-sur-Mer, sont tout aussi captivants pour les non initiés, car ils sont écrits simplement et présentés avec de nombreux croquis explicatifs.

Les photos, surtout celles qui exposent des cas de mimétisme au fond des mers, sont vraiment curieuses.

On trouvera également à la fin de chaque volume plusieurs planches en couleurs. Les différents chapitres sont : anatomie et physiologie — classification générale — biologie, ensuite conseils et indications pratiques pour collectionneurs et index alphabétique.

Les poissons marins : 2 tomes, 32 photographies, 24 planches en couleurs hors-texte et 102 figures dans le texte.

M. L.

F. Benoit - L'ÉPAVE DU GRAND CONGLUÉ A MARSEILLE - CNRS.

Le comité technique de la recherche archéologique en France édite la revue "Gallia". Nous vous en proposons le supplément XIV, un livre illustré 22,5 x 28 cm, broché, qui traite cette fois un sujet d'archéologie sous-marine : **l'épave du Grand Conglué à Marseille**. Le récif du Grand Conglué est un petit îlot rocheux inhabité près de l'île de Riou ; il barre une passe dangereuse et ne peut offrir aucun refuge au marin ou au navire entraîné par tempêtes ou courants. C'est ainsi qu'au pied de l'écueil on a découvert l'épave d'un vaisseau antique, chargé de coffres de plomb, de vaisselle et de poterie commune mais surtout d'amphores de types divers. Le document rédigé par M. Benoit F. décrit les travaux sous-marins entrepris en 1952 par le commandant J. Y. Cousteau en collaboration avec la Direction des Antiquités, travaux qui constituent la première expérience de fouille sous-marine comportant le dévasage de l'épave. En 1957 la remontée d'une partie de la quille de l'épave fut l'objet d'un reportage télévisé. L'auteur détaille surtout les résultats des fouilles, commente abondamment le gisement d'amphores qui l'ailleurs n'est pas encore épuisé et qui laisse en suspens quelques questions : dimensions de l'épave, datation du naufrage etc... Toutefois l'ouvrage nous donne une somme de détails précis et de descriptions claires sur la situation, sur les fonds marins de l'endroit et principalement sur les types d'amphores tant gréco-italiques que romaines, et sur les céramiques campaniennes, les urnes, lampes, vases et tuiles de la cargaison.

Un chapitre important et bien structuré est consacré à la construction des navires de l'époque et de l'épave en particulier, plan de chargement et d'empilage des amphores. On y parle également du matériel d'armement et de gréement, d'outillage en fer, de clouterie en cuivre, de coffres de plomb.

De nombreux plans et schémas agrémentent et explicitent cet ouvrage. Les croquis sont spécialement précis et nets. Un ouvrage sur papier glacé qui ravira les amateurs d'arts, d'archéologie comme les passionnés de la plongée sous-marine et les esprits curieux d'histoire ancienne.

M.L.

de zeelui en de boeken

twee uur voor donker

Uitgegeven door de Uitgeversmaatschappij ELSEVIER N.V.

Kapitein luitenant-ter-zee SHADDE vormt als kommandant van een Britse atoomduikboot de hoofdpersoon van dit zeer interessant en spannend boek. Deze Officier, door zijn oversten als model van plichtsbetrachting en zeemannschap aanzien, wordt door verscheidene tegenslagen in zijn persoonlijk leven een schier onuitstaanbare bevelhebber; hij vormt een waarachtige plaag voor zijn ondergeschikte officieren en andere bemanningsleden en laat zich door zijn bekrompenheid, ziekelijke gedachten en onverantwoorde achterdocht gemakkelijk vergelijken met de Kommandant Queeg uit Herman Wouk's meesterwerk "Muitertij op de Caine".

Kleine incidenten, zowel aan boord als aan de wal, brengen SHADDE in een staat van overgevoeligheid, wat tenslotte op een crisis uitloopt.

Hetgeen de zaak dramatisch maakt is zijn grote verering voor Engeland en de daaruit voortvloeiende haat tegen de Russen in wie hij een voortdurende dreiging voor zijn vaderland ziet. een aparte plaats inneemt in de talrijke werken over dit kleurrijke onderwerp.

Wanneer de spanning in hem ten top is gedreven wil hij zelfs de machtige wapens gebruiken die hem zijn toevertrouwd.

"Twee Uur voor Donker" is een boek dat de lezer iedere bladzijde geboeid houdt. Het leven aan boord en de gebeurtenissen in de havens worden realistisch en met zin voor detail weergegeven.

De auteur, Zuid-Afrikaan van geboorte, was immers gedurende de oorlog officier bij de Britse Marine, wat zijn vertrouwdeheid met het onderwerp verklaart.

Het is het eerste werk van zijn hand, doch het verdient onmiddellijk een plaats onder de beste in dit genre.

Reeds voor het verschijnen had dit werk van TREW reeds bekendheid verworven. Vele belangrijke uitgevers over de gehele wereld kochten toen reeds de vertalingsrechten.

A. Maertens.

piratenparade

Zeeroversverhalen, uitgegeven door de Uitgeversmaatschappij ELSEVIER N.V.

Hoewel de titel een jeugdroman of een bloedig zeeroversverhaal doen vermoeden, is het boek in werkelijkheid het resultaat van een diepgaande studie over de zeeroverij en kan het als een encyclopedie in zakformaat van de kaapvaart beschouwd worden.

De auteur leidt ons doorheen de loop der tijden, beginnend bij Koning Salomon en eindigend met de Karaïbische piraten uit de 19e eeuw. Hij weidt vooral uit over de Vikings en de strooptochten der Saracenen, maar ook over deze van hun tegenstrevers.

Het valt te betreuren dat de schrijver zo veel meer aandacht schenkt aan de talrijke, minder bekende Hollandse zeeschuyers dan aan meer beruchte en wereldvermaarde buitenlanders, zoals o.a. Sir Francis Drake, waarvan enkel terloops sprake is.

Door de vloeiende verhaaltrant vormt het geheel een boeiend boek dat door zijn rijke afwisseling en voornamelijk door zijn geschiedkundige getrouwheid

A. M

la vie à la force navale

gebeurtenissen bij de zeemacht

L'on ne peut tout vous conter sur les activités de la force navale... Parmi ce qui s'est passé ou se passera de février à juin nous avons choisi de vous présenter :

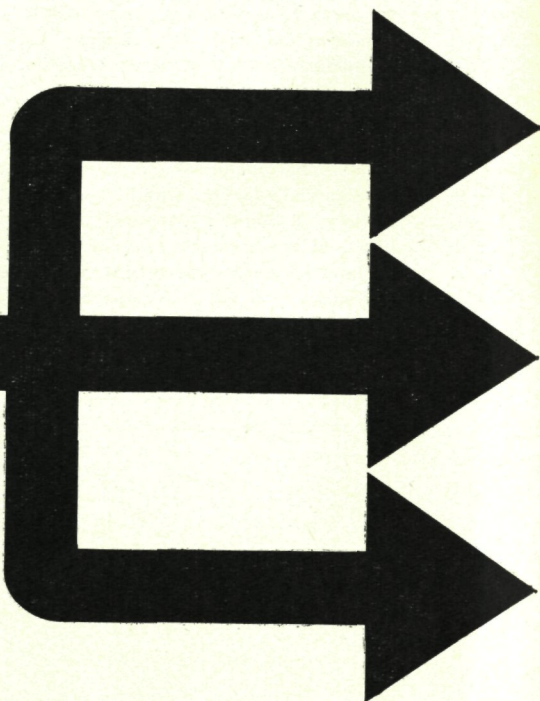
- een rit uit de ronde van België van onze eenheden : HASSELT en de M 471.
- notre personnel d'active et de réserve ; événements heureux et autres.
- zuidpoolexpeditie.
- la vie de nos bases.
- de bewegingen van onze schepen.
- een oudgediende van de z.m : beeldhouwer Florizoone.
- les sports, sporten.
- des nouvelles glanées ça et là et des réponses à vos questions

Hierboven een opsomming van slechts de voornaamste toekomstige of reeds voorbijge gebeurtenissen voor de periode van februari tot juni.

CHANGEMENT D'ADRESSE
ADRESVERANDERING

pour toute correspondance à neptunus
Alle briefwisseling voor Neptunus

neptunus B.P. 17 oostende 1



abonnés d'honneur

son altesse royale le prince albert de liège
de heer p.w. segers, minister van landsverdediging

de heer gérard baudart, arendonk
le vicomte yves pouillet
le colonel ramaekers, lombarzijde
le capitaine de vaisseau (u.s. navy) w.f. cafferata
le commodore petitjean, inspecteur general de la f.n.
de heer j. piers, burgemeester van oostende
de heer p. nicod, consul der nederlanden, brugge
kapitein ter zee l. lurquin, stafchef van de z.m.
de heer burgemeester van de stad lokeren
club officieren, zeemacht, oostende
de heer laurent, blankenberge
gemeente st.-kruis
monsieur eric hamoir, bruxelles 4
de heer francis groenen, antwerpen
ford motor cy s.a., antwerpen
monsieur rené fayt, bruxelles 5
le colonel du haijs, attaché militaire de france
zijne hoogwaardige excellencie monseigneur de smedt
de heer roger de geest, krijsauditeur
general stores declercq, oostende
compagnie maritime belge, antwerpen
monseigneur cammaert, aumônier en chef
de heer f. deceuninck, commandant van het zeewezen, oostende
monsieur jean-marc bourguignon, liège
monsieur edmond becquart, bruxelles 4
hoger technisch instituut, oostende
monsieur e.j. solvay
monsieur le bourgmestre de herstal
de heer burgemeester van de stad diest
boekhandel raaklijn, brugge
de heer s. boudolf, oostende
office of the united states naval attache, american embassy,
de heer henri smissaert, bestendig afgevaardigde oostende
scheepswerven jos. boel en zonen, temse
monsieur moeneclay, premier président de la cour militaire
general major thurman, chief maag belux
stad hasselt
équipage du navire-école kamina
le capitaine de vaisseau honoraire, p. van waesberghe, oostende

HASSELT



**stad
en schip**



hasselt

een stad van geven en nemen

m. bussels

Hasselt, de hoofdstad van de provincie Limburg, was ook in vroegere eeuwen de feitelijke hoofdstad van het aloude graafschap Loen, een groot leen dat bijna de gehele provincie, op Tongeren, St.-Truiden, Alken, Lommel en enkele andere Maasdorpen na, omvatte. Onze stad had dat te danken aan haar centrale ligging, dicht bij de Demer en dicht bij de grafelijke burcht van Kuringen, aan haar industrie —, de Hasseltse lakennijverheid was in de 14de, 15de en 16de eeuw zeer bloeiend en wereldvermaard —, aan de bedevaart naar het genadebeeld van O.L.-Vrouw Virga Jesse (1314), verder aan het feit dat het Hof van Vliermaal, d.i. het oppergerecht van het graafschap, en de Edele Leenzaal van Kuringen zich binnen haar sterke muren vestigden, en tenslotte aan het burgerrecht dat vele Kempische dorpen ten prijze van zware offers wisten te verwerven.

Van die gunstige positie heeft Hasselt nooit misbruik gemaakt : Loon of Borgloon bleef de officiële hoofdstad, ook toen de prins-bisschop van Luik, graaf van Loon werd (1363). Zutendaal, Opitter en later Kortenbos werden ook beroemde bedevaartoornden. In de andere Loonse steden ontwikkelde zich eveneens dé lakenindustrie.

In Hasselt ontstond geen lakengild d.i. een broederschap van rijke kooplieden, maar wel de dekenij, een ersatzgild, met dezelfde bevoegdheden en rechten maar bestaande uit afgevaardigden van wevers, volders, scheerders en versers. Er was in de parochiekerk geen kapittel van kanunniken maar wel een Cantorie (1452), die dezelfde functie vervulde en uit 8 priesters, 4 Koralen en 1 Koster was samengesteld. En tot op de dag van heden is het assissenhof der provincie te Tongeren gevestigd : zodat we Tongeren als de rechterlijke, Genk als de industriële en Hasselt als de administratieve hoofdplaats van Limburg mogen beschouwen. Nu Mgr. Heuschen, hulpbisschop van Luik, Hasselt als woonplaats aangewezen kreeg, kan de stad ook als het religieus centrum van de provincie doorgaan. Doch er zijn nog andere dingen die we niet uit het oog mogen verliezen.

Uit het rijk en glorieus verleden heeft Hasselt merkwaardige overblijfselen bewaard :

- **de hoofdkerk gewijd aan Sint Quintinus** : alle stijlen van de romaanse tot de neogotische zijn er vertegenwoordigd, heel de ontwikkeling van de stad is er in weerspiegeld : van het belangrijk meubilair vallen vooral de reusachtige koperen lezeaar van 1536, het koorgestoelte van 1549, en de schilderijen van Jan van Boekhout, een leerling van Jordaens op.

- **də O.L.-Vrouwkerk** met het 14de eeuws beeld van O.L.-Vrouw Virga Jesse en het rijke marmeren barokke meubilair, voortkomende uit de beroemde abdij van Herkenrode (onder Kuringen) ;

- **Het Begijnhof** (18de eeuw) dat door de Provinciale Overheid tot Provinciale Bibliotheek en cultuurcentrum werd ingericht, voorzeker een nobele bestemming voor deze oase van rust te midden van de drukke stad ;

- **het Stadhuis** een 17de eeuws patriciërshotel dat in de 18de eeuw door het Stadsbestuur werd aangekocht en verbouwd ;

- **mooie, oude huizen**, zoals **het Refugehuis van Herkenrode**, nu administratief centrum, gebouwd omstreeks 1542 in Brabantse trant ; **het Sweert** (1659), **het Claverblad** (1665) en zovele andere in Luikse stijl.

Ook van de folklore uit vroegere tijd bleven interessante gebruiken over : op 30 april, de vooravond van 1 mei wordt op de Markt nog steeds de Meiboom geplant en dan wordt ook het fameuze Hasseltse meiliedje door al de Hasseltse muziekmaatschappijen gespeeld.

Onze stad bezit ook een reus, don Christof, reeds in de 16de eeuw vermeld, doch in het begin van de 19de eeuw vernieuwd. Hij luistert de jaarlijkse carnaval-feesten op (Half Vasten) en ook de beroemde Zevenjaarlijkse processie ter ere van Onze Lieve Vrouw Virga Jesse. Voor een paar weken werd zijn hoofd door onbekenden (Genkenaren) voor de grap ontvreemd.

Met de Franse Overheersing brak een nieuwe periode aan : Hasselt werd een sous-préfecture ; van 1830 tot 1839 was onze stad de hoofdplaats van heel de toenmalige provincie Limburg (Belgisch en Nederlands Limburg samen), dit omdat Maastricht nog een Hollands garnizoen had. In 1839 was en bleef Hasselt hoofdplaats van Belgisch Limburg en werd het een wegenknooppunt.

Reeds beroemd door zijn bedevaart naar het O.L.-Vrouwbeeld Virga Jesse, zou de stad in het begin van de 19de eeuw nog het H. Sacrament van Mirakel (1317) uit de abdij Herkenrode ontvangen nl. een H.Hostie die bij de aanraking door lekenbanden zou gebloed hebben.

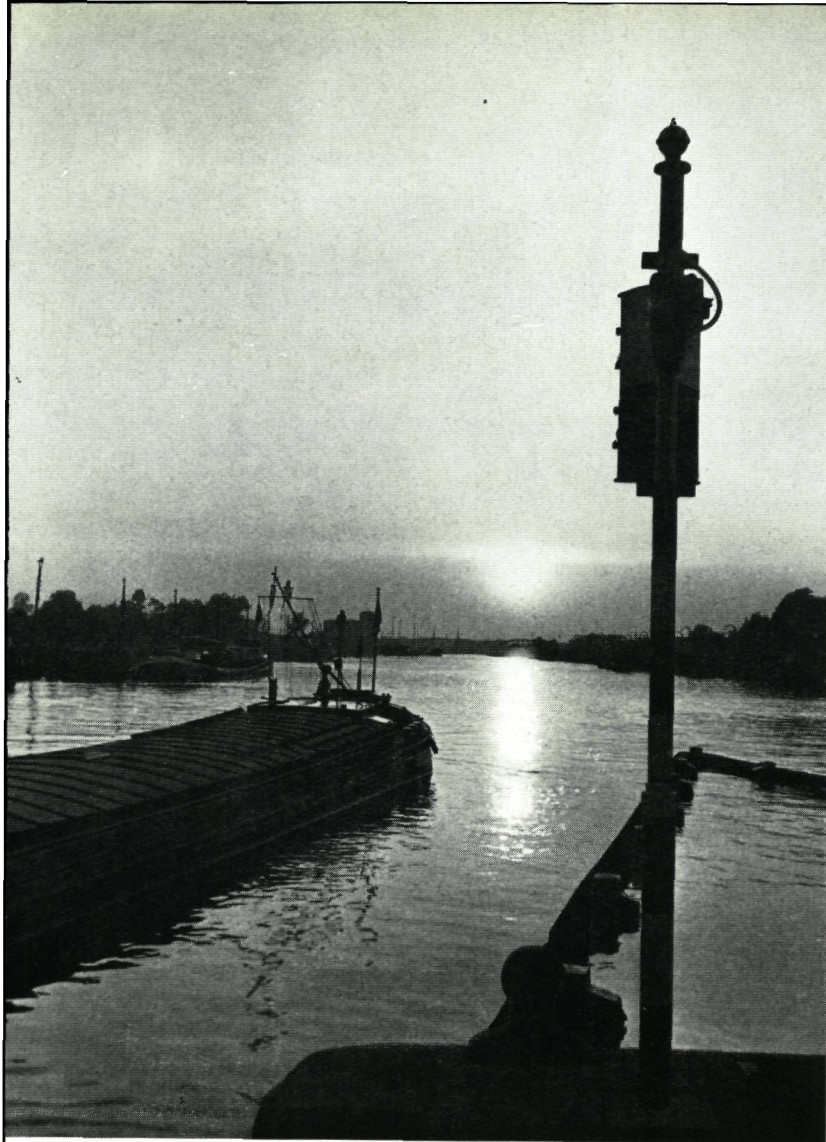
In 1905 stierf er Pater Valentinus Paquay, het Heilig Paterke, wiens graf eveneens vele pelgrims aantrekt.

Maar een nijverige stad als de onze had er eeuwenlang naar gestreefd een bevaarbare waterweg te bezitten. Vanaf de 17de eeuw werden pogingen gedaan om de Demer (kleine schepen geraakten tot Lummen) bevaarbaar te maken, om een kanaal te graven naar Maastricht, naar Tongeren en Luik, enz. enz. Tot diep in de 19de eeuw moet men wachten om schepen aan de Hasseltse kade te zien aanleggen. In 1858 was de vertakking van de Kempische vaart naar Hasselt klaar.

Ondertussen had men de poorten, muren en torens afgebroken, de wallen geslecht en de grachten gevuld (1846) om een brede boulevard aan te leggen. Langs die ringlaan verzeen vele nieuwe gebouwen, kregen al de toenmalige verwezenlijkingen hun plaats. Een "tour de boulevard" zal ons zulks duidelijk maken : we beginnen met de haven, verder ontmoeten we het hospitaal, het station (later verplaatst), het Casino, de gendarmerie, het St.-Jozefscollege, het Koninklijk Atheneum, het klooster der Clarissen, de Gemeenteschool, het Moederhuis, de Kazernen, de Gevangenis. Zelfs de standbeelden werden op die fameuze singel opgericht o.a. in herinnering aan de Boerenkrijg, het 11de Linieregiment, de Belgische koloniale, dichter Hendrik van Veldeke, de Gesneuvelden der beide wereldoorlogen.

Terwijl men nog steeds de zo geroemde Hasseltse jenever en de Hasseltse moppen fabriceerde, begon Hasselt zich als in een keurslijf tussen de spoorweg en het Albertkanaal gekneld te voelen. Ver van het centrum en ringlanen moest er naar uitbreiding gezocht. Een industriepark werd opgericht ; nijverheden werden aangetrokken : de Philipsfabriek, Kerama, werkplaats van buizen, en chromage instelling e.a. verzeen uit de grond bij en naast de oude lijmfabriek. Hasselt werd het commerciële centrum voor heel de omgeving en voor de Kempen : vele grootwarenhuizen kwamen er zich vestigen.

Hasselt werd een pedagogisch centrum : het best ziet men dat aan de Kempische Steenweg van op de brug van het Albertkanaal ; een ware "Cité Universitaire" strekt zich daar tussen de ringlaan en het kanaal uit.



Zonsondergang op het Albertkanaal

hasselt, de naam

In documenten daterend van 1105 spreekt men van "Hasluth".

Het suffix "-uth" (of -öth) is van Germaanse oorsprong en duidt op een verzameling bomen. Vermits "Has" blijkbaar afkomstig is van "hazelaar" zou "Hasselt" dus "hazelarenwoud" betekenen.

Dezelfde evolutie vindt men terug in de namen der gemeenten Ophasselt en Neerhasselt in Oost-Vlaanderen.

Hasselt werd tevens een residentieel kwartier. Heel de stad is op dit ogenblik één uitgebreide werkplaats. Buildings rijzen als paddestoelen uit de grond. Vele huizen worden verkocht, onmiddellijk afgebroken en door appartementsgebouwen vervangen. Nova et vetera, oud en nieuw staan er naast elkaar.

Buiten de stad, ver de "boulevard" worden nieuwe, kleurige villawijken aangelegd. Koortsachtig werd en wordt er gewerkt aan plannen voor nieuwe scholen, kerken en nieuwe hospitalen. Het aanschijn van de stad verandert zienderogen. Hasselt is niet meer de plaats met het doodse gelaat in het stille Limburg maar een nijverige, groeiende en bloeiende stad.

Hasselt, dat zo vele eeuwen naar een haven en een bevaarbare waterloop heeft verlangd, ligt nu aan het kanaal, naar de Koning-Ridder, Albertkanaal genoemd. Steeds heeft de stad grote belangstelling voor de scheepvaart getoond. In 1956 aanvaardde zij het meterschap van en mijnenveger die fier haar naam en wapen draagt, de **MSI M471 HASSELT**.

Nu twee oorlogsbodems aan haar kade liggen gemeerd, heten alle Hasselaren, het schip, de bevelhebber en de bemanning hartelijk welkom en zien zij daarin met rechtmatige trots het teken van een nieuwe tijd, van een nieuwe groei en een nieuwe bloei.

Dr. M. BUSSELS.

Het
Albertkanaal
te Hasselt



hasselt en de zeemacht

Alhoewel Hasselt niet uitsluitend door zeelui bevolkt wordt, zonder daarbij de schippers en vissers te vergeten, heeft de Zeemacht talrijke Hasselnaren in haar rangen gekend,

luitenant ter zee (1 kl.) G. Malherbe

luitenant ter zee M. Geurts

vaandrig ter zee (2 kl.) L. Defosse, C. Pauwels, C. Van Wontergem.

kwartier-meester M. Accou, A. Berx M. Geldof, L. Geuns, G. Ents,
J. Moureau.

matrozen en 1ste matrozen :

J. Bronns, C. Celis, C. Claesen, J. Corthouts, J. Creten, F. Decamp,
T. Detaille, A. Frenson, I. Gerards, R. Goorts, L. Gurny, T. Herckens, R. Huls,
J. Janssen, J. Kerfs, H. Keunen, G. Leyssen, R. Louwette, R. Maes, F. Martin,
L. Mas, J. Noelanders, G. Paredis, M. Put, J. Renquet, E. Roose, H. Schreurs,
R. Schreurs, A. Slechten, P. Spillaert, E. Stas, G. Thijs, A. Van Backel,
J. Vandebeek, F. en G. Van Nerum, A. Vannitsen, G. Van Sprangh,
J. Van Voorden, Verpoorten, J. Voortmans, R. Vrancken, V. Wilderjans,
P. Wijckmans.

uit Genk ;

luitenant ter zee (1 kl.) : M. Coninx

vaandrig ter zee (2 kl.) : J. Gijselincx ; G. Michiels ; C. Stragier.

kwartier-meester : R. Boddaert, J. Boelen ; L. Caerts, H. Henseler.

matrozen en 1ste matrozen :

J. Auwers, A.G. en R. Baptist, I. Berckx, A. Bervoets, J. Beysen, J. Bongaers,
G. Bortels, D. Droux, J. Coremans, J. Daniels, J. David, G. Debaets, I. D'hont,
G. Dollen, J. Frank, S. Froyen, A. Gasperlic, J. Hansoul, E. Hardy, A. Herck,
A. en G. Hollanders, R. Janssens, Z. Jaroszewski, J. Keunen, G. Knaepen,
J. Martens, H. Mesotten, H. Micha, F. Mikulajczyk, W. Olaerts, J. Oris,
G. Parthoens, G. Peeters, J. Polus, K. Reynaert, L. Roggen, L. Rosius, I. en
P. Schrijvers, F. Smets, T. Somers, F. Stoces, G. Tesch, A. Thijs, M. Van
Deurzen, J. Van Herle, J. Vande walle, A. Van der Veken, J. Vanoevelen,
L. Verbiest, G. Versijck, J. Zielinsky.

uit Kuringen ;

matrozen en 1ste matrozen :

H. Delbouille, H. Jacobs, M. Jamart, G. Joris.

uit Zonhoven ;

kwartier-meester : A. Daix, en R. Reekmans.

matrozen en 1ste matrozen :

P. Baeten, A. Bammens, G. Broux, J. en M. Bijmens, A. Donne, J. Kumbruck,
J. Podgurski, L. Van Beuren, H. Vangenechten, M. Van Laerken, R. Ver-
straeten.

en uit Diepenbeek ;

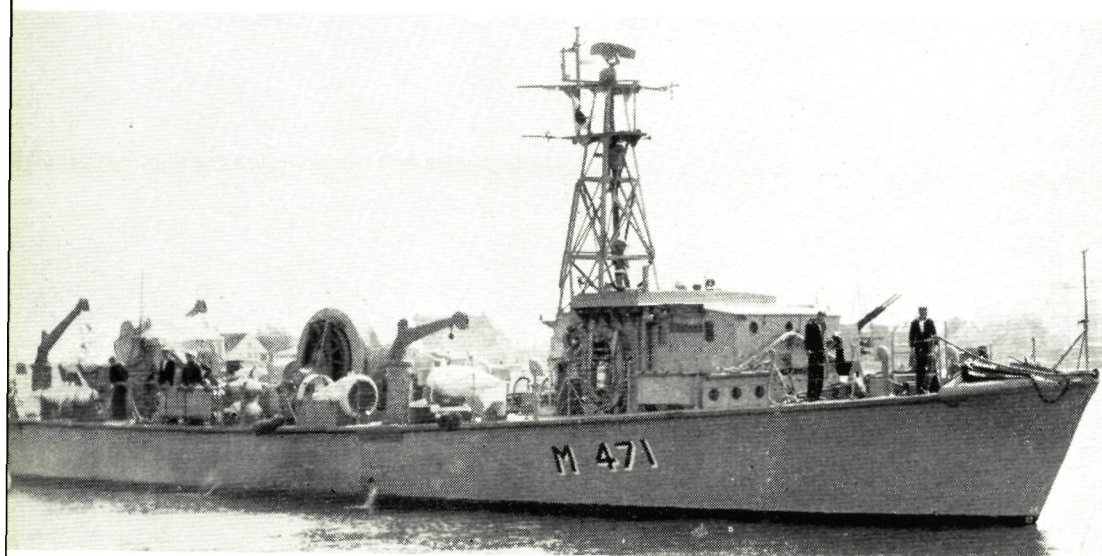
matrozen en 1ste matrozen :

J. Bikkenbergs, R. Dehasque, R. Eersel, en Vandenbosch.

**Neptunus stelt haar diensten ter beschikking van alle oudge-
diende of niet, die wensen enig spoor van een vriend of inlich-
tingen, terug te vinden.**

Neptunus - v.z.w.d. postbus 17 Oostende 1.

m 471, HASSELT ... het schip



Maakten o.a. deel uit van de bemanning :

- Bevelhebber : **EDV CORNELIS**
- 1e Lt : **2EV BOEHME**
- Wapenmeester : **QMT DEVOS**
- Gebreveteerde in Nav. : **QMT GILBERT**
- Hoofdwerktuigkund. : **1MR TOLPE**
- 2e machinist : **1MAT PERLE**
- Elektriker : **1MR VERECKEN**
- Telegrafist : **1MAT CLAESSENS**
- Seiner : **QMT EVERAERT**
- Kok : **MAT SCHREURS**
- Bootsman : **1MAT COUSSEMENT**
- Dekmaneuver : **MAT GERMONPRE**

De **M471 Hasselt** is een van de 16 ondiepwatermijnenvegers klas **Herstal**. De kiel werd anno 1955 gelegd op de bouwerven van Mercantile Marine Engineering and Graving Docks Company te Kruibeke. Na de tewaterlating op 17 november 1956 werd de opbouw voltooid te Antwerpen op de werven van dezelfde firma.

Mijn eerste kennismaking met de **Hasselt** gebeurde in de vroege ochtend van 19 maart 58. Deze nieuwe eenheid van de Zeemacht voer toen voor de eerste maal door de Boudewijnslus op weg naar de Schelde om er een proefvaart te volbrengen. Ons, en daarmee bedoel ik, de 1e Lt, de hoofdwerktuigkundige, de electricien en de wapenmeester, viel de eer te beurt deel te nemen aan deze eerste tocht.

Op 31 maart 1958 werd de nieuwe mijnenveger aan de Zeemacht overgedragen en onder het bevel geplaatst van Vaandrig ter Zee CORNELIS. Na de inscheeping van de eerste boorddotatie te Merksem vertrok de **Hasselt** naar Oostende. Kort na de aankomst op Cedra werd een aanvang gemaakt met het grondig inoefenen van de bemanning.

De **Hasselt** nam deel aan de zomerkruisvaart van 1958. Van uit Oostende afgevaaren op 19 juli in verband met de **Herstal**, **Huy**, **Kortrijk** en nog andere eenheden van de Zeemacht bezochten we Brussel waar het schip ter gelegenheid van de Nationale Feestdag voor publiek bezoek opengesteld werd. Daarna ging de reis verder naar Kiel, Oslo en Kopenhagen. Ook te Antwerpen wapperde de wimpel van de **Hasselt** tijdens de bevrijdingsfeesten van 3 september 58. Kort nadien zetten we koers naar Brest om er de magnetische kenkromme te laten controleren op het station van Ile Longue.

In maart 59 werd Ile Longue een tweede maal bezocht.

Het scheepsjournaal vermeidt ook nog de Polarhav die onze nationale Zuidpoolexpeditie terugbracht op 2 april 59 en door enkele eenheden van de Zeemacht waaronder de **Hasselt** welkom werd geheten.

Tenslotte nog de overdracht van de **Andenne**, de laatste van de reeks der MSI's, opgeluisterd door de aanwezigheid van alle andere zusterschepen.

De plichtigheid greep plaats op de bouwerven van Mercantile te Antwerpen waar de mijnenvegers geschouwd werden door Z.K.H. Prins Albert. Ik herinner me nog hoe de bemanning op de vooravond tot 's avonds laat gewerkt heeft, geschrobd, gepoetst en geschilderd zodat hun schip voor deze gelegenheid blonk van de top van de mast tot aan de binnenkiel.

De inspanningen en het plichtsbesef van onze jongens wierpen hun vruchten af gedurende de Nato-oefeningen van mei 59 die plaats vonden in de pas van Everingen en waar de **Hasselt** tot hun grote voldoening haar eerste, zij het dan ook, oefenmijnen onschadelijk maakte.

Na een druk operationeel jaar met tal van oefenvaarten en andere opdrachten werd de **Hasselt** op 9 juli 1959 uit de vaart genomen en in preservatie gezet. Het schip is nu afgemeerd in de reservebasis van KALLO waar een onderhoudsploeg er voor zorgt dat het gelijk wanneer en in een minimum van tijd varensgereed kan zijn, klaar voor nieuwe opdrachten.

Ik zal steeds een zeer goede herinnering bewaren aan de M471 HASSELT.

EDV BOEHME

expositions tentoonstellingen

• *au heysel*

Persévérant dans ses contacts avec le grand public belge, la Force Navale était présente au SALON DES VACANCES 64.

Du 7 au 15 mars, l'esplanade du Heysel a vu défiler autorités officielles, vedettes, citadins et campagnards que l'extraordinaire réunion de matériel ayant trait de loin ou de près aux vacances, avait attirés.

L'attrait de la mer reste en Belgique un des éléments principaux de la saison touristique. La Force Navale l'a bien compris : elle exposait. Grâce à l'appui de chaque grande unité, on avait rassemblé une grande quantité de matériel qui illustre remarquablement les buts vers lesquels tendent nos activités : mines didactiques, scaphandres lourds et légers, caisse de décompression, dinghy pneumatique, maquettes, compas, ancres, matériel scientifique

Une démonstration de sauvetage en mer, démonstration réalisée en collaboration avec la Force aérienne attira la grande foule.

• *te hasselt*

De Zeemacht neemt deel aan de tentoonstelling "Veertien-daagse van de Navigatie" dewelke gehouden wordt in HASSELT van 30 APRIL tot 10 MEI 1964.

Het doel van deze tentoonstelling is de Zeemacht aan het belgische publiek te doen kennen, zijn zendingen bekend maken alsmede de middelen waarover zij beschikt.

De vedetten LEIE en SCHELDE nemen deel aan de Veertien-daagse van de Navigatie en zullen in de haven van HASSELT gemeerd liggen van 29 APRIL tot 5 MEI 1964. Zij zullen voor het publiek toegankelijk zijn.

De Kapelle van de zeemacht zal ter deze gelegenheid te Hasselt tegenwoordig zijn.

• *à liège*

La Force Navale sera présente à l'exposition qu'organise à Liège, du 23 mai au 7 juin, le Comité National de Propagande Maritime.

le personnel

● *promotions mars '64 - bevorderingen maart '64*

● *cadre actif - aktieve kader*

● **capitaine de vaisseau - kapitein ter zee**

S.A.R. Le Prince Albert, Félix, Humbert, Théodore, Eugène, Marie
Prince de Belgique, Prince de Liège.

● **capitaine de frégate - fregatkapitein**

A. Keutgen (services, commissionné)

● **capitaine de corvette - korvetkapitein**

L.j. De Craen (diensten, gekommissionneerd).

● **lieutenant de vaisseau (1er classe) - luitenant ter zee (1ste klas)**

K.R. Naudts (dek)

L'application des nouveaux statuts des sous-officiers a amené de nombreuses promotions.

De toepassing van de nieuwe statuten der onder-officieren heeft talrijke bevorderingen gebracht.

● **premier maitre chef - eerste oppermeester**

Hendrickx F, Goossens A, Leaerts J, Trempont G, Maes B, De Beck M, De Lauw R, Grenson V, Bauweraerts H, Broncard J, Winter A, Van Daele U, Alexander A, Vanrenterghem A, Pauwels J, Jacobs G, Verheyen G, Istace F, Depoorter A, Demoulin P, Hostyn R, Demaeyer A, Garreyn W, Haerens D, Van Hellemont E, Vanmaele F, Gombert R, De Coninck J, Hendrickx J, Brasseur R, Amond F, Geuvers P, Serruys H, Spruyt H, Ryckaseys R, Naessens G, Hartman A, Blomme L, Bundervoet A, Van Heyste G, De Groote A, Tolpe G, Brouwez J, Vanhecke K, Heynen A, Doyen R, Rummens G, Ponnet A, Verburgh A, Fouquet R, Fonteyne W, Allo A, Joniaux I, Willaert E, Druetz J, Decoo O, Huybens E, Louage G, De Bondt F, Duyf R, David M.

● **premier maitre - eerste meester**

Vanheluwe H, Germonpre R, Zeebroeck R, Fayt R, Marneffe G, Laschet J, Del'haye W, Huybrecht E, Vandeveld L, Matthijs R, Mombert P, Goethals M, Hubert G, Vansteene E, Calcoen S, Gilon F, Vanwymeersch M, Servais A, Vereecke M, Van Doeselaer L, Coenye L, Slooven R, Fouquet A, Hennart A, Van Litsenborgh P, Lowyck J, Becquart F, Van Gaever C, Debeuf G, Veulemans R, Lefever M, Catry H, De Waele J, Savoye R, Allein R, Vanhaeren P, Veulemans E, Nuyens G, Fonteyne J, Van Hoorne R, De Scheemaeker M, De Blauw C, Vanseveren G, De Saeger W, Boets N, Vanelslande W, Coopman J, Petitjean E, Van Caillie J.

● **maitre - meester**

Veestraeten G, Debruyne R, Cuvelier J, Devos G, Verbeiren E, Vens G, Tytgat E, Volbrecht F, Cortack W, Verhaegen E, Pauwels W, Haerinx E, Denys L, Dekeyser A, Lagauw M, David E, Deville R, Vanoverschelde R, Vandaele R, Van Walle C, De Keersmaker G, Lecocq C, Meerschaut L, Koten A, Bonte R, Velghe D, Packet M, Lievens W, Reyserhove A, Artos J, Meulders L, Lava F, Decommer L, Raquez S, Stubbe J, Devriendt M, Merckx A, Pauly L, Vergison W,

Haec A, Vandersteen P, Pannekoecke M, Pincket H, Van Den Berghe W, Heughebaert P, Willems R, Nils U, Claeskens J, Perez R, Becu W, Theys P, Clyncemallie R, Pirard F, Beyens J, Lowart A, Dauchy G, Haulain J, Meersman H, Deschacht N, Debeuf E, Leclerck A, Capelle V, Beuckelaere G, Coppens G, Corbier J, Mus R, Verspurten W, Verhaeghe R, Declercq F, Manche R, Nijs A, Crrente R, Jaumotte R, Gekiere G, De Baets R, De Blicck F, De Bruxelles R, Wissels W, Vanden Berghe R, Libert J, Vogels A, Perl A, Van Rompay A, Schrantz O, Linet G, Crijs J, Berwette A, Verpoucke W, Nijs G, De Neef J, Strubbe M, Kuppens J, Vanduren I, Malfait R, Penel A, De Graef C, Staes W, Verleye F, Martens G, Van Oost J, Slembrouck E, Van Campo H, Derycker G, Van Haverbeke A, Devriese O, Dannau O, Depree R.
Reyniers M, Vercruyssen R.

● **quartier--maitre, kwartiermeester.**

Bussens A, Mestdagh F,

● *cadre temporaire - tijdelijk kader*

● **quartier--maitre, kwartiermeester.**

Mooren E, Becque J, Ide G.

● *cadre de complément - toegevoegde kader*

● **maitre - meester**

Leclef P, Blomme J, Moeyaert E, Vermeulen A.

● *cadre de réserve - reserve kader*

● **capitaine de frégate**

De Moor P (médecin-geneesheer)

● **lieutenant de vaisseau 1cl. - luitenant ter zee 1kl.**

Boulanger E. (médecin-geneesheer)

● **lieutenant de vaisseau - luitenant ter zee**

Vantrappen N. - Van Damme D. - Van Oost A. (médecin-geneesheer)

Ravet J. (technicien-technieker)

Devreese M. (diensten)

● **enseigne de vaisseau - vaandrig ter zee**

Vander Beken C. - Faures-Vandervelde A. - Schulze G. - Persoons G. Kesteloot I. - Guillaume P. (Baron) (pont-dek)

Poullet J. (technicien-technieker)

du Parc Locmaria (Viconte - Burggraaf) - Gautier R. - Mommens J. - Christiaen K. - Hauman D. - Remy J. (services-diensten)

Faure J. - Sas J. - Le Poutre J. - Dierckx P. (médecin-geneesheer)

● **enseigne de vaisseau 2e classe - vaandrig ter zee 2e klas**

Willems J. 12/63 (pont-dek)

Verlaine J. - Selleslagh E. - Dangreau H. - Descampe J. - De Keyzer P. - Paris M. - Van Laarhoven A. - Vercouter E. - Tuypens M. - Fockedeij A. - De Koninck C. - Verdurme R. - Heeren A. - Deckers G. - De Jond G. - Van Den Abeele J. - Verbanck C. (techniciens-techniekers)

les mouvements de nos navires

● les dragueurs océaniques **TRUFFAUT** et **BOVESSE** ont rallié Ostende le 23 février après une croisière de deux mois qui les avait vus en escale à GIBRALTAR et TOULON et à MONACO où ils participèrent aux cérémonies de jumelage des villes d'Ostende et de Monaco.

● le **KAMINA** a effectué, du 15 janvier au 27 février, une croisière d'écolage qui a mené aux Caraïbes les 19ème et 20ème promotions de candidats officiers de réserve et des élèves sous-officiers et matelots.

Le **KAMINA** a fait escale à SANTA CRUZ de TENERIFFE, à WILLEMSTAD de Curaçao aux Indes Occidentales néerlandaises, à POINTE à PITRE en Guadeloupe et à PONTA DELGADA aux îles Açores.

Il a entrepris ensuite, entre le 13 et le 18 mars, plusieurs missions de transport de troupes entre la Belgique et l'Angleterre et débarque ainsi un bataillon de para-commandos à Newcastle.

● c'est le 24 février qu'ont appareillé d'Ostende les 1ère et 3ème divisions de dragueurs côtiers. Après quatre jours d'exercices en baie de Seine, un week-end à CHERBOURG est bienvenu : le 2 mars nos bâtiments appareillent pour BOULOGNE où l'exercice "BLIZZARD" commence le 3.

Pendant les manœuvres les MSC belges sont basés à CALAIS ; ils en appareilleront le 12 mars, la 1ère division comprenant le **ARLON** - **STAVELOT** - **CHARLEROI** pour être rendue à OSTENDE, la 3ème **BASTOGNE** - **ROCHEFORT** - **COXYDE** à destination de CHERBOURG où se poursuivent des exercices franco-belges.

● le dragueur-chasseur de mines **J.E. VAN HAVERBEKE** appareille d'Ostende le 13 février pour BREST de conserve avec le **NIEUWPOORT** pour participer à des exercices de chasses aux mines. Il en appareille le 27 pour rejoindre la goélette de recherches **ZENOBE GRAMME** au large d'Ouessant et l'escorter jusqu'à MALAGA.

Ces deux navires font escale à VIGO du 1er au 4 mars et touchent MALAGA le 7 mars. Le **VAN HAVERBEKE** appareille de MALAGA le 11 mars et rallie BREST le 15, où il retrouve le **NIEUWPOORT** ils poursuivent ensemble les manœuvres de chasse aux mines en collaboration avec des unités de la marine française, et rentrent à Ostende le 27 mars.

● Le **ZENOBE GRAMME** appareille d'Ostende le 24 février à destination de la Méditerranée occidentale où il doit participer à une campagne de recherches scientifiques, et sous l'escorte du **J.E. VAN HAVERBEKE**, il fait escale à VIGO et à MALAGA, d'où il appareille seul le 7 mars pour toucher TOULON le 14. Le 20 mars le **ZENOBE GRAMME** entreprend sa campagne de recherches et de mesures que le mauvais temps interrompt le 27, il se porte alors à l'aide du yacht **SWIFTSURE** en difficulté, le prend en remorque et rallie SETE. Il appareille le 28 pour poursuivre ses recherches qui doivent prendre fin le 8 avril.

Le **ZENOBE GRAMME** sera basé à LA SPEZIA du 10 à 21 avril ; il peut être attendu à OSTENDE le 19 mai après avoir touché PALMA de MALLORCA le 25 avril, CADIX le 1er mai, VIGO le 8 mai et BREST le 14 mai.

● Le dragueur-chasseur de mines côtier **NIEUWPOORT** après avoir rallié Ostende le 28 février appareille pour BREST le 14 mars où il arrive le 15 pour participer aux manœuvres de chasse aux mines jusqu'au 26 mars. Il rallie Ostende le 27 mars de conserve avec le **J.E. VAN HAVERBEKE**.

● Le garde-pêche **DEMOOR** patrouille du 3 au 28 février dans les eaux du S.O. de la Mer du Nord alors que se poursuit la campagne de pêche du hareng et de l'esprot.

Le 2 mars il appareille en mission de surveillance des terrains de pêche au large de l'ISLANDE. Il y fait escale à REYKJAVIK du 13 au 18 mars et rallie enfin OSTENDE le 25 mars.

Le **DEMOOR** appareille le 13 avril pour sa deuxième campagne de garde pêche au cours de laquelle il fera escale à DUBLIN du 18 au 22 avril. Il peut être attendu à Ostende le 29 avril.

● Le dragueur **MECHELEN** appareille le 7 mars d'OSTENDE à destination de la Méditerranée pour y effectuer des recherches et des mesures océanographiques ; il fait escale à LISBONNE du 12 mars au 21 mars et rallie TOULON le 25 d'où il opère pour sa campagne d'océanographie dans la région de PORT-VENDRES.



Le M916 Bastogne
à Calais.

L'exercice BLIZZARD fut sans aucun doute fructueux quant à l'entraînement de nos unités, et à la cordialité des relations franco-belges.

Ce dernier point fut d'ailleurs souligné lors des réceptions offertes à nos Etats-Majors au Cercle Maritime et à l'Hôtel de Ville de Calais.

Nos équipages que la fatigue n'atteint pas se distinguèrent toutefois aussi le 8 mars au bal de l'Amicale Balzac où la presse calaisienne est unanime à souligner leur ardeur et au bal du Printemps où le quartier-maître Courcy, décidément très en forme, remporta, secondé par la demoiselle Ginette Blot, un concours de twist endiablé.

Bell Telephone Mfg Co

gespecialiseerd
in
telecommunicaties
te land
in de lucht
en niet te vergeten...
TER ZEE



spécialisé
en matière
de télécommunications
sur terre
dans les airs
et bien entendu...
sur MER

Francis Wellesplein, 1
ANVERS-Belgique
Tel. 38.78.00

INES

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

Société Anonyme

ANTWERP, 13 Koningstraat

bezoek

HASSELT



**centrum
van**



**oud
en
nieuw
limburg**

uit sympathie :

Dienst voor Toerisme
Lombaardstraat 5,
Hasselt

de heer marcel knuts, brussel
 de heer jacques van buggenhout, senator, koksijde
 mercantile marine engeneering and graving docks, co antwerpen
 la ville de huy
 de heer franz wuyts, cogama herentals
 de heer walter widney, steendorp
 l'hotel wellington, oostende
 het schoolschip kamina
 de heer substituut-krijgsauditeur g. van gerven, oostaker
 brouwerij ekla-vandenheuvel, brugge
 monsieur le bourgmestre de seraing
 de heer vandenbroucke, bredene
 le commodore (ret.) g. timmermans, oostende
 de heer ludwig taverniers, bekkevoort
 monsieur julien steenhaut, bruxelles 2
 belliard - murdoch s.a. - antwerpen
 brouwerij "alex", antwerpen
 monsieur jean de hondt, vice-consul du portugal, ostende
 monsieur paul de keyser, watermael
 de heer houfflyn, kortrijk
 bar officieren, fort van merksen
 monsieur claude houzeau de lehaie, mons
 koninklijke nederlandse gist- en spiritusfabriek, brugge
 monsieur g.c. likeness, bruxelles
 logistieke groepering, club officieren, oostende
 de heer burgemeester van stad nieuwpoot
 de firma moerman, shipshandlers, antwerpen
 monsieur ch. j. schilling, président de chambre de la cour d'appel, bruxelles
 fregatkapitein technicus, jeroom tanghe, oostende
 le lieutenant-général thiel, commandant la gendarmerie nationale
 le général-major aviateur, lucien truyers, bruxelles
 le général ashburner p. r., bruxelles
 monsieur l'attaché naval près l'ambassade d'italie, paris 7°
 de heer maurice doudens, oostende
 het stadsbestuur brugge
 de heer bijl roger, knokke
 le centre de dragage
 le capitaine de vaisseau henri ceulemans, ostende
 de heer daele-demeire, kortrijk
 de heer willy debie, hal

ere abonnees.

ere abonnees.

le capitaine de vaisseau henri ceulemans, ostende
de heer j. cleiren, kallo
de stad lier
le général ashburner p.v., bruxelles
monsieur l'attaché naval près l'ambassade d'italie, paris 7e
de heer maurice boudens, oostende
het stadsbestuur, brugge
de heer bijl roger, knokke
le centre de dragage
de heer daele-demeire, kortrijk
de heer willy debie, hal
de heer charlie de cerf, oostende
monsieur jean jacques decloedt, bruxelles 5
le capitaine de vaisseau j. delforge, oostende
de kolonel-geneesheer etienne devlies, oostende.
het gemeentebestuur van heist aan zee
de heer ingels-vermeulen, gent
de heer jan kindt, deerlijk
de heer m. lapin middelkerke
de stad lokeren
monsieur jean-m. mazuis, jamoigne
het stadsbestuur mechelen
monsieur dino della libera, herstal
monsieur maurice mareels, forest
monsieur m.c. pauwaert, directeur de «sur l'eau»
le royal yacht club de belgique, anvers
het stadsbestuur van sint-truiden
de heer van den abeele, brugge
the british bank of the middle east, tunis
de heer van gestel karel, antwerpen
de heer verschueren andré, lovendegem
het gemeentebestuur van vilvoorde
de heer heyrman, kallo
de heer van hoeyveld, kallo
de heer vigoureux, turnhout
de heer weemaes, kallo
de heer bogaert, kallo
de heer e. van gijsel, kallo
de heer j. aps, kallo

abonnés d'honneur.

nouvelles nieuws

de la réserve van de reserve

• associations des officiers de la f. n.

Ci-dessous les adresses des responsables des sections régionales des O.R. organisées ou en voie de formation :

province d'Anvers : ldv(r) **Planchar Roger**, 84 italielei Antwerpen
province du Brabant : 1lv(r) **Lenoir Francis**, 57 rue Emile Sermal La Hulpe.
province de Fl. Occ. cpv(ret.) **De Poorter Georges**, 38 Epsomlaan Stene
province de Fl. Or. 1lv(r.) **Paris André**, 297 martelaarslaan, Gent
région mosane ldv(r) **Metten Jacques**, 32 rue du pont Huy.

rappelons que le président national des officiers de réserve de la f.n. est le cpc(r) DE VLEESCHA'JWER et le secrétaire national, le 1lv(r) DE VALKENEER Fernand, 56 avenue Victor-Emmanuel III, Uccle.

D'autre part une association groupant les anciens marins de la province de Namur (officiers, sous-officiers, matelots) s'est constituée en janvier à Namur :

président : qmt **Grosfils**.
vice-prdt : ldv **Thibaut**.
secrétaire : 1mt **Vanderputten**
trésorier : 1mt **Damoiseaux**.

Cette association a son siège au «Le Royal» 15 place du théâtre à Namur
Ses buts sont l'entraide, la camaraderie et la propagande en faveur de la f. n.

des amicales van de verbonden

Het verbond der **onder-officieren van de Zeemacht** werd gesticht in 1962 als gevolg van een natuurlijke evolutie. Het beoogt met de zustervereniging van de Luchtmacht een volledige reorganisatie van het ganse onderofficieren-korps, waar zal gewerkt worden in een nieuwe geest, zowel op nationaal vlak als op het echelon macht.

Uit hun inlichtingsbronnen "DE GIDS" en "NVOOZ FLASH" onthielden wij enkele van hun voornaamste onmiddellijke doelstellingen :

- **Op nationaal plan.** Het bekomen van een functioneel barema.
- **Op het echelon macht :**
 - Aanpassing van de zeevergoeding (voor toepassing werd enkel nog op de uitvoeringsmodaliteiten gewacht).
 - Verbetering aan wachtsysteem aan boord.

Afgaande wacht om 1200 uur is onlangs van toepassing gebracht, terwijl een gunstige oplossing van het "RDS" in het verschiet ligt.

- Accomodatie verblijven van O/Off aan boord.
- Verbeteringen zijn in uitvoering.
- Sociale Dienst.

Ten behoeve van het personeel van de Zeemacht zal een sociale dienst ingericht worden. Dit vooral om eventueel hulp te kunnen bieden aan huisgezinnen waarvan de echtgenoot afwezig is.

- Zeekledij.

Het is een feit dat voor de winter 1964-65 onze mensen van een nieuw "Wintertenue" zullen genieten.

de l'active van het aktieve

- Het kruis van Officier in de Léopoldsorte werd toegekend aan :
cpf Herreman E. - cpf Depoorter G. - cpc Libert W. - cpc De ketelaere W
Het kruis van Officier in de kroonorde werd toegekend aan :
cpf Bourguignon.
- cpf (SHB) der diensten **H.J. Lemaire** verliet op 24 januari 64 de logistieke groepering om voortaan een functie in de Generale Staf te Brussel waar te nemen
Fregatkapitein Lemaire was korpsoverste en stafhoofd van de logistieke groepering sedert haar oprichting in 1954. Hij werd hierin door cpf(t) **Brugmans D.E.A.** vervangen.
- **ILV(T) A. WATERSCHOOT** werd op 1 april 64 op rust gesteld na de ouderdomsgrens in zijn graad te hebben bereikt. Deze officier diende in het Marinekorps gedurende de veldtocht van 1940. Hij werd onmiddellijk na de vijandelijkheden belast met de herstelling van de kustwachter Artevelde, terug overgenomen van de Duitse Marine.

ILV(T) WATERSCHOOT diende verder aan boord van de TNA KAMINA, in het centrum voor Marinevorming te Brugge en aan het mijnenvegersmaldeel. Sedert oktober 54 was hij hoofd van de Mechanische werkplaatsen van de Logistieke Groepering.

des corps et des bases van de korpsen en basissen

● bezoeken

★ Op 19 en 20 februari bracht de heer ES, Staatssekretaris van Marine uit Nederland een bezoek aan de Zeemacht. Hij werd op 19 februari te Oostendé door Kapitein ter Zee J. Delforge, Regionaal Maritieme Commandant, verwelkomd en na het eredetachement te hebben geschouwd bracht hij een bezoek aan de Mijnenbestrijdingsschool, de installaties van de Logistieke Groepering, (die de bevoorrading en de herstelling van de varende eenheden waarnaemt), en de Reservebasis van Nieuwpoort. Op 20 februari kwam het Centrum voor Marinevorming te Brugge aan de beurt. Gedurende zijn bezoek was de heer Staatssekretaris vergezeld van Commodore Petitjean, Inspecteur Generaal en Kapitein ter Zee Lurquin, Stafhoofd van de Zeemacht.

★ Hebben Oostende aangedaan voor een opleidingsperiode in de Mijnenbestrijdingsschool :

- Van 1 tot 8 februari :

Het 123e squadron Mijnenvegers van de Koninklijke Nederlandse Marine bestaande uit :
HNMS BEEMSTER, HNMS BRIELE, HNMS BEILEN, onder het bevel van LTZ 1 **VAN LOON**.

- Van 8 tot 15 februari :

Het 2de M.S. SQUADRON uit **LOCHINVAR**, bestaande uit :
HMS WISTON, HMS YARNTON, HMS UPTON, HMS REPTON, onder het bevel van Commander **P.W. GREENING**. Deze divisie was vergezeld van specialisten inzake mijnenbestrijding en onderrichters van de onderwaterwapenschool van de Royal Navy **HMS VERNON**.

Van 15 tot 21 februari :

De 10e divisie mijnnevigers uit Cherbourg, bestaande uit de RIGEL, ALGOL, VEGA, ALDEBARAN en SAGITTAIRE, onder bevel van kovettenkapitein RADIUS, en van de 16e Divisie bestaande uit de M784, M1788, M787 en M781 onder het bevel van L.V. SAUVAGE.

★ Le dragueur de petit fonds britannique HMS ISIS M 2010 a fait une visite opérationnelle au port de Gand du 27 au 29 mars. Le HMS ISIS appartient à la "London RNR Division" et est basé à Portsmouth.

★ Le 4 avril a fait escale à Ostende, le **H.M.S. Thames** appartenant à l'escadille de réserve de Londres. Ce dragueur est armé par un équipage de réserve de la Royal Navy en rappel.

Un groupe d'officiers de réserve de la Force Navale a été embarqué sur le HMS Thames pour participer à des exercices en mer.

★ Een tender van de Koninklijke Nederlandse Marine **H.N.M.S. Cerberus** bracht een operationeel bezoek aan Oostende van 7 tot 9 april.

● *visites aux installations de la f.n.*

Le congrès annuel de l'Union des Officiers Médecins de Réserve s'est tenu à Ostende les 14 et 15 mars. Les congressistes ont, à cette occasion été embarqués à bord d'une unité de la F.N., d'où ils ont assisté à des démonstrations de sauvetage et d'évacuation de blessés par hélicoptère. Ils ont également visité l'Ecole de la Guerre des Mines.

Sous la conduite du Professeur Clemens, l'Institut de Sociologie de l'Université de Liège a été reçu à Ostende le 31 mars par le capitaine de vaisseau J. Delforge, commandant de la Région Maritime.

Les participants ont visité l'Ecole de la Guerre de Mines le Centre de Dragage et ont embarqué à bord de l'MSO BOVESSE pour une courte sortie en mer.

Hebben een bezoek gebracht aan de Mjnbestrijdingsschool en het Mijnenveegcentrum, gepaard gaande met een korte uitstap in zee :

op 10 maart : 75 leerlingen van het H. Hart collège uit Hamme.

op 11 maart : de leerlingen van de normaalschool uit Torhout,

op 2 april : de VVKSt. Paulusgroep 22/03 uit Leuven,

op 9 en 10 : een groep scouts BPBS uit Brussel.

● *flashes*

Het onderricht in het mijnenbestrijden alsook de vorming van alle mogelijke specialisten in het vak zullen vanaf 1 januari 1965 zowel voor de Nederlandse als de Belgische Marine door de Mijnenbestrijdingsschool van Oostende gegeven worden. De Ministers van Landsverdediging en de Stafhoofden der beide landen hebben zich akkoord verklaard opdat de scholen van DEN HELDER en OOSTENDE zouden samensmelten.

PTT

Les navires suivants sont ouverts au trafic public international c.à.d. qu'ils peuvent envoyer et recevoir des télégrammes privés destinés aux équipages ou aux passagers.

Kamina — De Gerlache — Lecointe — Van Haverbeke — Dufour — Domoor — De Brouwer — Artevelde — Breydel — Truffaut — Bovesse.

Le dragueur côtier **Mechelen** en croisière du long cours jouit temporairement du même privilège.

in exclusiviteit

dans les neiges de l'antarctique in de sneeuw van antarctica

De ijsblink is nu vrij duidelijk te herkennen over de horizon. Een voor een komen alle expeditie-leden nieuwsgierig aan dek. Camera's klikken haastig naar de eerste schotsen. Iedereen is ongeduldig om kennis te maken met het nieuwe continent. De "Magga Dan" met de veertien leden der Belgisch-Nederlandse Antarctische Expeditie 1963-1964 aan boord, stuurt op 12 januari de steven in het pakj's in positie 68.20Z - 25.00O.



Op de wand van een snocat,
het officiële kenteken

Na de grote bedrijvigheid en internationale belangstelling die het ijscontinent gedurende het geofysisch jaar 57-58 heeft gekend zijn de deelnemende landen ertoe gekomen hun bijdrage tot de antarctische exploratie gevoelig in te krimpen. Na drie jaar vruchtbare Belgische aanwezigheid werd begin 1961 de Koning Boudewijn-basis ontruimd.

Maar door onverpoosde toewijding is baron G. de Gerlache de Gomery er in geslaagd ter gelegenheid van het internationaal geofysisch jaar der kalme zon (I.Q.S.Y.) een nieuwe wetenschappelijke expeditie op de been te brengen. Door samenwerking van onze nationale raad voor wetenschappelijke politiek in de Nederlandse organisatie voor zuiver wetenschappelijk onderzoek komt de Belgisch-Nederlandse Antarctische Commissie tot stand. Onmiddellijk wordt dan ook aangevangen met de voorbereiding der expeditie.

Le lieutenant de vaisseau (1 cl.) Hervé HUTSE a été détaché depuis octobre 63 auprès de l'expédition antarctique belgo-néerlandaise avec mission de préparer et d'effectuer le chargement, a bord du Magga Dan, du matériel qu' emportait l'expédition, une fois rendu sur place d'aider à la construction de la base.

Il était aidé du côté force navale par les 1ers matelots Viaene, Gouwy et Houben.



Wanneer de "MAGGA DAN" begin December 1963 te Antwerpen toekomt, staat ruim vierhonderd ton materieel klaar om ingescheept te worden. Een groot deel van de ladingsruimte wordt ingenomen door drie sno-cats, een muskeg-slede en twee scout-wagens. Al deze vervoermiddelen, zullen later dagenlang zonder rust constructie materiaal, machines, levensmiddelen, wetenschappelijk materiaal en brandstof van de aanlegplaats naar de basis moeten overbrengen, waar een volledig nieuw gebouwencomplex moet worden opgericht.

Het inschepen van het constructiemateriaal vergt wel kopzorg, want reeds is het schip half geladen, en steeds komen lange rijen vrachtwagens de geprefabriceerde panelen der gebouwen aanvoeren. Zaterdag 7 December zijn dan uiteindelijk alle "EXPEDITIE"-kisten uit de loodsen op kaai 206 weggehaald, en worden nog 120 ton voertuig en diesel brandstof als deklast gestouwd.

Op **ZONDAG 8 DECEMBER** komt de scheldeloods aan boord. Terwijl de "Zuidpoolvaarders" kranig naar steeds meer anonym wordende familiegroepen op de wegschuivende kade blijven vaarwel wuiven, vragen de neophieten zich beslist af wat hen nu werkelijk in de komende vijftien maand te wachten staat. Ze hebben welgeteld vijfendertig dagen eer ze hun eerste indrukken over het ongekende continent zullen te verwerken krijgen. Maar noch conferenties georganiseerd door de expeditieleider ir. Cabes, noch herhaalde beschrijvingen en goede raadgevingen gul verstrekt door "doorwinterde" ploegmakers kunnen een vol-concreet beeld oproepen van het ruwe, fascinerend maar verlaten poollandschap dat voor een jaar hun tehuis zal zijn.

● **14 DECEMBER.** De welgekende piek van Tenerife komt in zicht. Maar niemand hoeft zich klaar te maken om de wal op te gaan. Stoicijns "rolt" de "MAGGA DAN" dit aards paradijs voorbij.



Nu kan met het lossen worden aangevangen.

Een der vele poolschepen van de Deense rederij J. Lauritsen, kan men de MAGGA DAN, samen met de KISTA-, THALA en NELLA DAN een ijsbrekend poolschip noemen, gebouwd om zonder ijsbreker escorte in de arctische en antarctische waters te opereren. Ze mist het grote motorvermogen en enkele andere karakteristieken bepalend voor een echte ijsbreker. Maar ze is bekend als een zeer voortreffelijk antarctisch schip, heel handelbaar in moeilijk pakijs. Wat de "MAGGA" echter wel gemeen heeft met andere ijsbrekers : ze rolt bij de minste deining, en heeft geen kimkielen om deze beweging ook maar enigszins te dempen.

● Op 4 JANUARI verlaat het schip Kaapstad na anderhalve dag oponthoud, en wordt de "ijzeren man", zoals de automatische stuurinrichting aan boord is gekend, ingesteld op gyro-koers 199. Het schip heeft een laatste bevoorrading brandstof gekregen, de tafel verse groenten en fruit, en de expeditieleiden een laatste dosis zomerzon ter gelegenheid van een gezamenlijke zwempartij. Van nu af aan spitsen de gesprekken zich meer en meer toe op de ontscheping, op de oprichting der basis. Plannen worden besproken in detail. Meningen worden naar voor gebracht over te verwachten ijscondities en de mogelijke aankomstdatum.

● Vanaf 10 JANUARI zien we tientallen ijsbergen traag naar het noorden drijven. Jonge tafelbergen met glad horizontaal bovenvlak en oude verweerde bergen grillig gevormd. Stipte radarwacht wordt gehouden, en de officier van wacht is bezorgd voor "growlers" afgebroken van de oude bergen, op het radarbeeld verloren in de zeestoringen, maar gevaarlijk voor het schip. Gelukkig wordt het praktisch niet meer donker, en kan een goede uitkijk gehouden worden. De temperaturen blijven rond de nul graad Celsius schommelen.

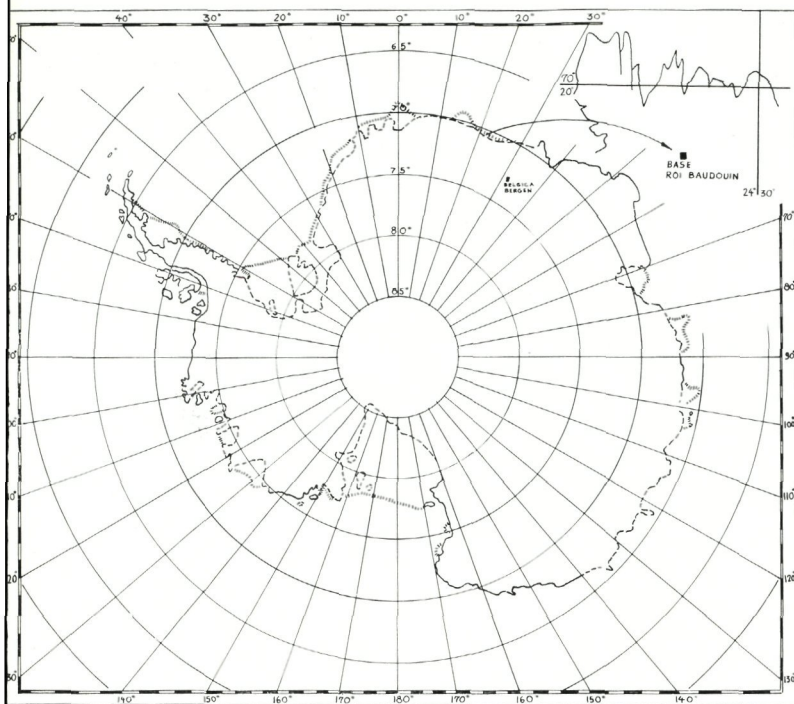
Pakij's wordt benevens de witte schijn boven de horizon, aangekondigd door de eerste voorbijglijdende "floes". Ze nemen vlug in aantal toe, en vooraleer men er zich bewust van is, wordt het schip volledig omringd door deze grote losdrijvende ijsschotsen

● Na op 12 JANUARI een paar uur zonder moeite door het eerste tamelijk rotte ijs te zijn heengevaren, komen we weldra dikker winterijs tegen met een oppervlakte concentratie van 7 tot 8 tienden. De stuurhut in het kraaiennest wordt bemand en het schip begint traag, maar zonder stoppen door de verscheidene "leads" of open-water slingers haar weg te vinden. De eerste stuurman kan van daar boven uit goed de ijs-situatie overschouwen, en het schip "de weg van de minste weerstand" doen volgen, voor zover deze in een algemeen zuidelijke richting voert.

Het is een "one man show". Gans alleen in de bovenstuurhut, beschikt hij over afstandsbediening van roer, toerental en spoed der schroeven. Hij heeft een gyroherhaler, en telefoonverbinding met de brug waar de tweede stuurman radarwacht heeft, en de navigatie verzorgt.

Na vierentwintig uur hebben we 54 mijl afgelegd. Maar zo gelukkig blijven we niet.

● 13 JANUARI-'S MIDDAGS. Ijsconcentratie 10 tienden temperatuur + 1. Gezien er geen open water meer te bespeuren valt is het enige alternatief : ijs breken. Een eerste poging is zonder resultaat, maar na zeer kundig aandringen kan de officier van wacht het schip dwars door een grote schots heenwerken naar ijs dat gemakkelijker aan te pakken lijkt. Met het enige resultaat nochtans dat geen halve mijl verderop het schip vast komt te zitten. Noch vol vooruit noch vol achteruit kan er enige beweging in brengen.



Positie van de basis
Koning Boudewijn

Algemene kaart van de
Antarctische gebieden

Het is 17 uur. De enige oplossing is voorlopig rustig afwachten. De stuurman laat zich uit het kraaiennest zakken, neemt een flink maal, en gaat gewoonweg rusten. De expediteleden bemanen de brugvleugels, niet als wachtlopers, maar als nieuwsgierige fotografen. Sommigen herwaardenen argwanend een te optimistisch lijkende aankomst-prognose.

Om 21 uur beklimt een weinig overtuigde commandant de hoge mastladder. De machinekamer wordt korttijdig bedrijvig, en even kalm komt de kapitein terug naar beneden geklauterd. Misschien is hij inwendig wel tevreden met het vooruitzicht van een kalme nacht in de kooi. Er staat geen druk op het ijs, dus hoeft men zich ook om niets ongerust te maken.

Gelukkig is de toestand in het pakijs zeer veranderlijk. Getijwisseling, een zeedeining, een verspringen van de wind, en waar nu geen water is te zien loopt straks misschien een slingerende rivier rond wegschuivende ijsschotsen.

● Om 05.00 uur de volgende morgen wordt achteruit geslagen, en het schip komt zonder moeite los. Van uit het kraaiennest kan men smalle geulen zien, eerst west lopend maar tenslotte verbinding gevend met wat op meer open water lijkt in het zuiden. Nu kunnen we terug enkele mijlen verder, alhoewel de nuttige afstand in zuidelijke richting afgelegd gering blijft

Zo gaat het de volgende dagen verder. De kapitein heeft het ingangspunt in het pakijs zo uitgerekend, dat de westelijke drift van het ijs ons naar de lengtegraad van de ontschepingsbaai moet toebrengen.

● Op **19 JANUARI** bereiken we tenslotte de open-water gordel die praktisch iedere zomer onder de kust te vinden is. Om 14.30 uur wordt afgemeerd aan de ijskant, temperatuur - 4, maar een grondige verkenning van de omgeving doet de expeditieleider beslissen een betere afmeerplaats op te zoeken. Het wordt ons vlug duidelijk dat we een kanaal zullen moeten breken in de richting van de Koning Leopold III baai.

Tenslotte bereiken we na moeizaam ijsbreken op de 21 Januari een plaats die in de ongunstige omstandigheden de beste vol-doening schenkt.

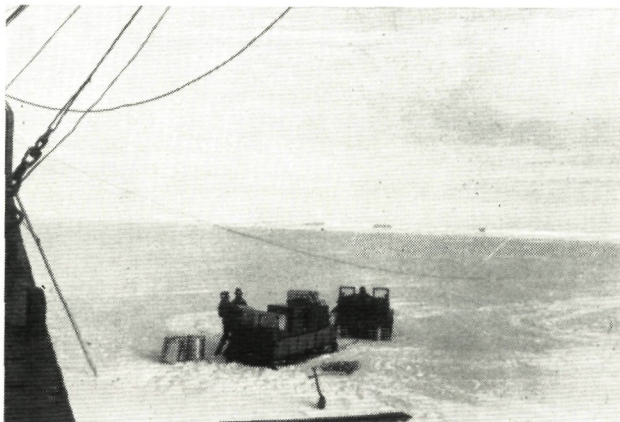
Vroeger hebben expeditieschepen tot diep in de baai kunnen doordringen, maar nu is hier onder de kust heel wat meer ijs dan normaal wordt verwacht.

Waar de "MAGGA DAN" afgemeerd ligt is het ijs anderhalve meter dik, dus vrij voldoende voor het lossen van het zware materiaal. De afstand tot het meest noordelijke punt van de baai bedraagt iets meer dan 2 mijl. De baai zelf is 3.5 mijl diep tot aan de helling langs waar het 30 meter hoge ijsplateau kan bereikt worden. Op 5.5. mijl zuid-oostelijk van deze helling ligt de Koning Boudewijn basis, waar in de onmiddellijke omgeving de nieuwe gebouwen zullen worden opgetrokken.

Op het zeeijs moet echter eerst een veilige weg worden afgebakend. Dunnere onveilige plaatsen moeten worden vermeden, evenzo ijsophopingen die hindernissen vormen voor de sno-cats. Een werkende scheur halverwege schip en baai zal door de voertuigen moeten omzeild worden.

Uiteindelijk wordt de totale afstand schip - basis zowat 14 mijl, wat voor de sno-cats met zware sledelast een reis van twee uur betekent.

● **21 JANUARI** 14.30 uur. Eindelijk kan met het lossen worden aangevangen. Eerst vertrekt expeditieleider ir. Cabes en zijn na-



In de verte blinkt het
30 m hoge ijsplateau
in de zon.

vigator met de muskeg. Op hun slede vervoeren zij, benevens een tent die als tussenstation boven op de helling wordt opgericht, topografisch materiaal en de nodige gemerkte bamboe stokken om de weg van helling naar basis af te bakenen. Later zullen we deze ploeg om hun werk hartelijk mogen gelukwensen, want de lijn bamboebakens loopt pijlrecht naar de overgebleven antennes der Koning Boudewijn basis.

is gepu-
ank zij de
an de voor-
het komi-
expeditie
en de Ger-
gomery.

n.v.d.r.

Zeer goede navigatie met een rupswielauto op het ijs !

Ondertussen worden aan boord de luiken geopend, en één na één vertrekken de drie sno-cats, elk een sledelast van 4 ton constructiemateriaal langs de afgebakende weg naar de basis voerend. De expeditieleiden en de matrozen van de zomercampagne worden onderverdeeld in constructie en transport ploegen, en onverpoosd wordt nu dag en nacht voortgewerkt aan de oprichting van de nieuwe basis.

In dit droge klimaat is een temperatuur van - 10 onder de middernachtzon zeer dragelijk.

● **VRIJDAG 24 JANUARI.** Aan het zee-eind van het "MAGGA DAN" kanaal komt een onzure gezelschap aanzeilen. Een grote oude ijsberg, met de onregelmatige stroom nu oost dan weer west drijvend, komt nu resoluut op ons afgestevend. Gezien hij in het kanaal dreigt de terugtocht van het schip af te snijden, wordt wijze-lijk besloten onze plaats af te staan, om een mijl verder een nieuwe ligplaats te zoeken.

● **OP 29 JANUARI** moet voor een tweede keer het lossen onderbroken worden, maar nu staan de zaken er ernstiger voor. Slecht weer komt op. Barometer 736 mm en zakkend, wind oost ; kracht zeven. Temperatuur, uit de wind 2 maar in de wind 17. Golfslag komt over de ijsrand waar hier en daar stukken beginnen af te breken. Het schip wordt losgegooid, en manoeuvrerend wordt het materiaal, nog op het ijs, terug aan boord genomen. Een aankomende sno-cat wordt verwittigd onverwijld terug te keren naar de basis.

● **30 JANUARI.** Windkracht 9 uit het oosten, barometer 730,



Naast de gebouwen ligt
nog veel materiaal in de
sneeuw verspreid.

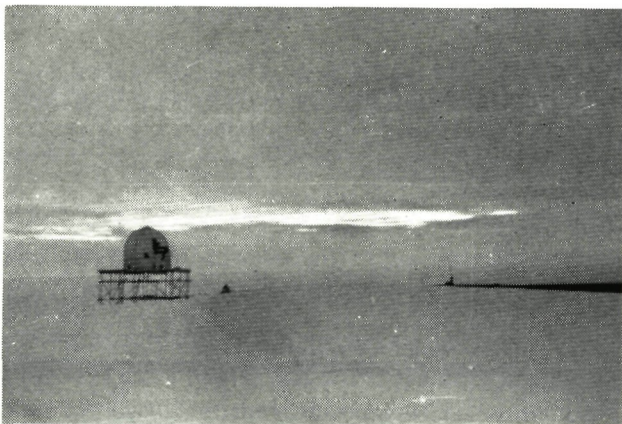
steeds dalend. Het schip blijft gedurende de blizzard zonder zichtbaarheid voorzichtig tussen afgebroken schotsen en ijsbergen doorvaren in de openwatergordel onder de kust.

● **OP 1 FEBRUARI** valt de wind, en om 15.00 uur kan afgemeerd worden in een iets gunstiger positie, en kan na drie dagen onderbreking het lossen van het schip worden hervat.

Op de basis waren de expeditieleden schuil gegaan. Sommigen in een reeds onder dak staande hoek van het nieuwe gebouw ; anderen in een hut van de vorige expeditie, drie meter onder bevroren sneeuw bedolven. Als gevolg van de hevige sneeuwdrift mag de constructieploeg nu meerdere ton sneeuw uit de nog niet overdekte gangen en kamers wegscheppen. Het materiaal dat gedurende de storm bleef buitenliggen moet nu worden uitgegraven.

De laatste dagen wordt het tempo van het lossen gevoelig

Wanneer de overwinteringsploeg definitief haar intrek neemt, is de basis reeds half ondergesneeuwd.



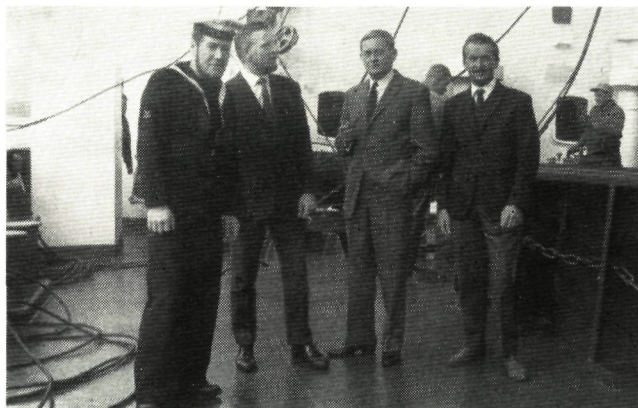
vertraagd. Gezien het vaste, mooie weer, wordt besloten het schip nog een paar dagen ter plaatse te houden tot de nieuwe gebouwen volledig onder dak staan.

● **OP DONDERDAG 6 FEBRUARI** is alle expeditie materiaal op de basis aangekomen. De gebouwen zijn volledig opgetrokken. Enkel de binneninstallatie moet nog worden voleindigd.

Als onderstreping van het prachtige resultaat bekomen na wekenlange harde arbeid, wordt plechtig naast de expeditie vlag de driekleur van de "BELGICA" en de Nederlandse vlag gehesen

Het doel van de zomercampagne is bereikt. Terwijl nieuw winterijs bij een nachttemperatuur van - 10 de oude schotsen reeds terug aaneenlast, moet de "MAGGA DAN" zonder dralen een weg naar open water vinden.

Een laatste gezamenlijke maaltijd van alle expeditieleden en scheepsofficieren aan boord. Een laatste brief, en één voor één stappen de mannen van de overwinteringsploeg de ladder af, het ijs op, naar de wachtende sno-cats.



Bij hun terugkomst te Zeebrugge van l. n. r. mat Houben
lmt. Gouwy
lLV. Hutse
en lmt Viaene

Le championnat militaire de cross s'est disputé à Bruxelles le 5 février. Cinq corps de la F.N. y participaient : le centre de formation navale (**Cenfornav**), le centre de gestion du personnel de la réserve à Ostende (**Cenpers**), le centre de dragage à Ostende (**Cedra**) le groupement logistique à Ostende Rive-Est (**Comlognav**) et l'escadrille des services à Ostende (**Comservost**).

La Légion Mobile de la Gendarmerie remporta l'épreuve inter-corps avec 5 hommes tandis que trois de nos équipes se disaient : **Cenfornav** avec VandeWiele - Thonon - Ravets - Van Nieuwenhuyse et De Meester, **Comlognav** avec Baes - Van Laethem - Deblock - Abrams et Ibens, **Comservost** avec Bruwier - De Meulenaere - Decroes - Van Haesendonck et Van Coningsloo.

Le titre militaire fut remporté par **Clerckx** devant Allonsius et Van Praet, alors que **Vergison** de Cedra et **Van Opbroeck** de Conpers prenaient les 34e et 58e places. Une prestation plus qu'honorable puisque 674 athlètes terminèrent le parcours.

Joseph Van Lent, l'actuel champion de Belgique, cross 2ème catégorie, à participé le 21 mars au Cross des Nations, et s'est classé 24e, second des belges devant Vandewattyne et plusieurs autres vedettes internationales.

Interviewé par le journal "Les Sports", Van lent a déclaré que ses prestations actuelles sont la conséquence de son service militaire passé à la Force Navale, où il avait eu l'occasion de se forger un grand moral.

Au cours du week-end pascal, la Force Navale a participé au Golden Oar, la tête de rivière anversoise.

La victoire fut remportée par BALDENEYSEE ESSEN en 21'20" devant le LONDON R.C. Notre équipe représentative se classa 7e sur 13 participants, mais seconde en juniors dans le temps de 22'40"9.

CAMBRIDGE-OXFORD. La 110e boatrace disputée, le 23 mars dernier a vu la victoire des CANTABS avec plus de dix longueurs d'avance sur l'équipe d'Oxford. Le score actuel se présente comme suit : Cambridge 61 victoires, Oxford 48 et un match nul.

LA POLITIQUE MENE A TOUT. Au cours des championnats d'athlétisme du TCHAD disputé à Fort Lamy, le 28 mars dernier, Mahamat IDRIS-ministre de la jeunesse-a franchi 2 mètres 16 en hauteur, réussissant ainsi la meilleure performance mondiale de la saison 1964.

SPORTS

door j. de ridder

volley - ball

Le premier tour du championnat militaire intercorps de volley-ball à débuté le 18 mars. Nonante équipes participent à cette compétition, dont celles de Comlognav et de Comservost.

Ces deux teams se sont qualifiés à l'issue des rencontres suivantes :

Ecole Ordonnance (Tournai)-Dépôt 3 (Zellik) ... 2 - 1
(8-15, 15-10, 15-5)

Ecole Ordonnance (Tournai)-**Comservost** ... 2 - 1
(15-5, 19-17)

Dépôt 3 (Zellik)-**Comservost** ... 0 - 2
(13-15, 6-15)

classement 1. Ecole Ordonnance 4-1 **4 pts** — 2. **Comservost** 2-2
3 pts — 3. Dépôt 3 1-4 **2 pts**.

Comlognav - 43e Artillerie ... 2 - 0
(15-9, 15-13)

Comlognav-Dépôt Mat. transm. (Sysele) ... 2 - 0
43e artillerie-Dépôt mat. Transmissions ... 1 - 2
(15-9, 13-15, 14-16)

classement 1. **Comlognav** 4-0 **4 pts** — 2. Dépôt Mat. Trans 2-3
3 pts — 3. 34e artillerie 1-4 **2 pts**.

Le 24 mars s'est disputé un match d'entraînement entre les équipes de l'Ecole d'Artillerie de Lombardzjide et Comservost 3-2 (14-16, 15-12, 11-15, 16-14, et 15-3).

Le second tour du championnat militaire s'est disputé le 2 avril à Eeklo. **Comservost** y a éliminé le P.K. Munitions d'Eeklo ainsi que l'équipe représentative de Comlognav par les scores suivants :

Comservost - P.K. Munitions ... 2-1
(15-6, 11-15, 15-8)

Comlognav - P.K. Munitions ... 1-2
(14-16, 15-2, 14-16)

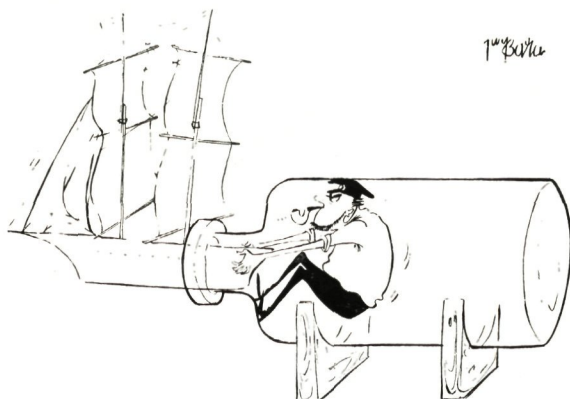
Comservost **Comlognav** ... 2-0
(15-10, 15-2)

classement 1. **Comservost** 4-1 **4pts** — 2. P.K. Munitions 3-3 **3pts**
3. **Comlognav** 1-4 **2pts**.

Les équipes suivantes furent alignées :

pour **Comlognav**: Verhulst-Compennol-Wildemeers-Volbrecht-Salliau
Ruys-Dobbels-Artois et Cremer.

pour **Comservost**: Fontaine-Vanassche-Vandeneynde-Wiesenberg
Bekaert-Heyntjes-Jacobs et Mignon.



kunstenaar bij de z. m.

P. FLORIZOONE

beeldhouwer

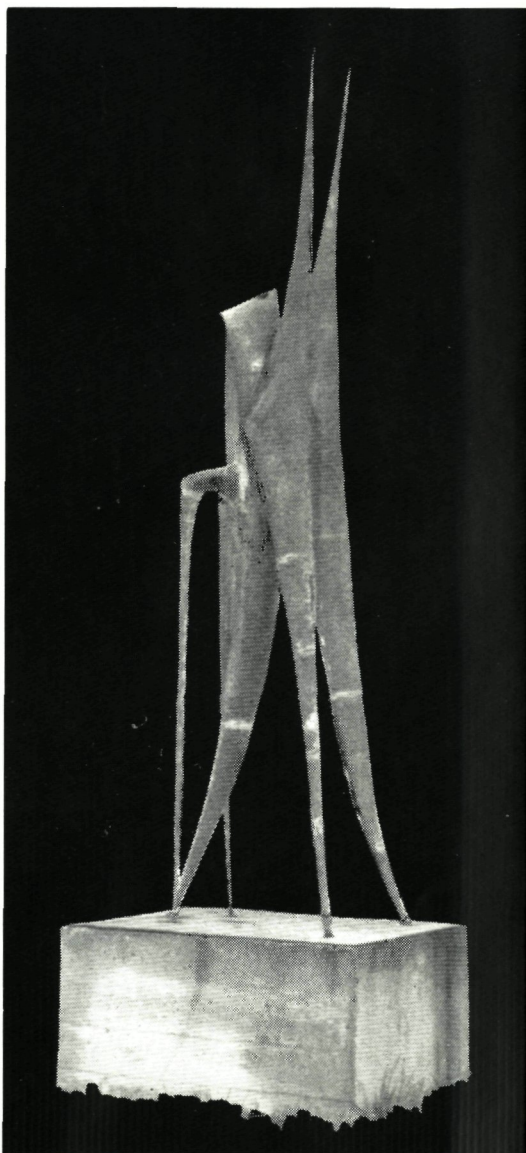


Voorbij is de tijd dat het leger het individu tot een nummer herleidde. En alhoewel de vereisten van de militaire dienstplicht natuurlijk niet toelaten aan de beroepswensen van allen te voldoen, wordt aktueel in de schoot van de Zeemacht toch getracht de milicien daar te gebruiken waar zijn capaciteiten het meest overeenstemmen met de hem opgelegde taken.

Pieter Florizoone werd op 5 december 1937 uit een oude west-vlaamse familie te Oostduinkerke geboren. Reeds in zijn kinderjaren modelleerde Pieter kleine figuurtjes die hij in de ovens van vaders steenbakkerij bakte.

Zijn schoonbroer, beeldhouwer Arnost Ghause hielp hem de eerste passen te zetten op zijn kunstenaarsloopbaan. Op zeventienjarige ouderdom verbleef Pieter een jaar bij hem in Canada. Het was daar dat hij de praktijk der beeldhouwkunst verwierf. Terug in België liep hij vooreerst kursus in het St. Lucas Instituut te Doornik waarna hij de Akademie te Antwerpen volgde en onder de leiding van MACKE, STREBELLE en KREITS werkte. Hij vervulde er zijn kunstopleiding aan het Hoger Instituut.

In 1962 werd Florizoone uitgenodigd een werk in te zenden voor de Erasmusprijskamp. Met "Sprinkhaan", een harmonieus beeld, sierlijk van lijn, behaalde hij de eerste prijs. Deze prijs van de Belgische Beeldhouwkunst, die onder de hoge bescherming van Hare Majesteit Koningin Elisabeth wordt toegekend, mag als de bekroning en definitieve doorbraak voor jonge beloften beschouwd worden. Het beeld werd vorig jaar uitgekozen om deel uit te maken van de Belgische vertegenwoordiging op de Biënnale der Beeldhouwkunst in de Middelheimpark te Antwerpen.



Ook als keramiek kunstenaar heeft Peter Florizoone reeds verworven. Het is voornamelijk in deze kunsttak dat hij zeemotieven uitbeeld. Op een onlangs door het Ministerie van Landsverdediging te Antwerpen ingerichte tentoonstelling werden vooral de kleureffecten welke hij in deze kunsttak bekomt, opgemerkt. Zijn voorliefde gaat nochtans naar groots opgevatte modellen, in zwaar materiaal zoals bladkoper of bladlood.

Maar willen we het werk van Florizoone beter begrijpen dan kunnen we ons best houden aan enkele fragmenten uit een hem enkele maanden geleden interview waarin hij de ideeën, die aan de basis van zijn werk liggen, toelicht.

Waarom hebt U het beeldhouwen als uitdrukkingsmiddel gekozen ?

Ik heb mij steeds meer aangetrokken geveld tot vormen in de ruimte dan te trachten deze vormen over te brengen op het platte vlak van bv. een schilderij of een ets. De natuur zelf schept in ruimtelijke vormen en ik verkies te beeldhouwen daar ik mij zo dichter bij de natuur voel. Wat mij in het beeldhouwen ook aantrekt is het feit dat het ambachtelijk scheppen hier een grote rol speelt ; men kan er zijn handen bij gebruiken, met geweld om grote stukken te hakken, met zachtheid bij het afwerken. Het contact met de materie is direkter. Ik geloof dat men alzo intenser de creatie van zijn werk beleeft.

Daarom ook tracht ik mij niet over te geven aan het gebruik van mechanische werktuigen : het lijflijk contact met de materie vermindert ; je werk mits een ziel.

Het bekroonde werk stelt een sprinkhaan voor. Betekent dit dat u een figuratieve kunstuiting gebaseerd op hetgeen de natuur biedt, verkiest boven abstracte sculpturale konstrukties ?

Ja. De natuur betekent voor mij de schoonheid in haar simpelste vorm. Is het niet de universele taal bij uitstek, verstaanbaar voor iedereen ? Het feit dat ik figuratieve kunst verkies wil echter niet zeggen dat ik me in een veroudend konformisme opsluit. Ik hou eraan te abstrakteren, in die zin dat ik tracht een sobere kunstvorm te bekomen door het zoeken naar gestyleerde vormen. Het is de zuiverheid van de lijn, de essentie van de beweging, die me treft.

Vermelden we nog dat enkele weken geleden, net voor zijn afzwaaien, Pieter Florizoone voor zijn werk "Moeder en Kind" beloond werd met de prijs van de Bestendige Deputatie van Oost-vlaanderen in het kader van de Vijfjaarlijkse Tentoonstelling van Plastische Kunst ingericht door de Dienst voor Culturele Aktiviteit en Vrije Tijdsbesteding van het Ministerie van Landsverdediging.

Pierard en L. Casaer

"Informatieblad" van Comar/ost.

courrier des lecteurs

Paul BODSON
118, av. de Beersel
Uccle

Quartier-maitre de réserve, j'essaie de reconstituer l'histoire des unités de la marine militaire belge depuis 1900 et je recherche des vues (photos ou cartes postales) de nos navires tels que les M.M.S. de la R.N. section belge et ceux de 1944 à 1955, le Zinia, l'Artevelde, les patrouilleurs de 1940, les malles réquisitionnées, les torpilleurs de 1920, les chalutiers dragueurs de mines 0.140 - 0.348 - 0.317 - 0.97 - 0.88 - 0.86 - 0.92 - Z.25 - N.41 - N.75, les HMS KERNOT, HMS GODETIA... etc.

Qui pourra aider le Q.M. Bodson ? ...et NEPTUNUS qui serait fort heureux de disposer, ne fût-ce qu'en communication, de tels documents.

R. Van Noeyen
55, rue de Namur
Châtelet.

Je suis docteur en histoire de l'ULB et je m'occupe à titre de "hobby" de l'histoire des marines militaires de 1860 à ce jour. Je recherche des almanachs, des annuaires des flottes genre "Jane's fighting ship" d'avant 1945.

Si parmi les lecteurs de Neptunus il y en avait qui étaient disposés à se défaire d'ouvrages de ce genre, je serais heureux me mettre en rapport avec eux.

une bien gentille lettre
(sic.)

Le 16 mars.

Messieurs,

Je suis très content de ma journée.

Je ne suis pas un très bon marin, et je vous remercie pour tout ce que vous avez fait pour moi.

Je me rappellerai toujours mon s'ejour à la cuisine - ou j'ai eu bien chaud - assis sur la casserole, pres de la cuisinière.

Peut-être qu'un jour je serai marin, mais alors je ne prendrai plus de médicaments contre le mal de mer, ça rend malade.

Merci encore, je ne vous oublierai jamais.

Stephan Lawarie

...Son école avait passé une journée à la Force Navale et sa classe avait fait connaissance avec la mer sur le M 915 ARLON un jour où il ne faisait pas très beau !

André DECOURRIERE
Bd. Bischoffsheim, 17
Bruxelles

Ancien de la Cie spéciale des Torpilleurs et Artificiers caserné en 1911 au Fort "La Perle" à Calloo, je suis heureux d'apprendre l'existence du journal NEPTUNUS auquel je souhaite le succès qu'il mérite ; il m'a aidé à revivre ma jeunesse car je garde le meilleur souvenir du temps où j'étais torpilleur et du dur apprentissage que nous avions à bord de "La Torpille" ou de "l'Etincelle" et vous comprendrez pourquoi je souhaite être à l'occasion l'invité d'un jour, visiter les installations et si possible un bateau moderne de notre flotte belge...

...D'anciens officiers de mon époque sont encore en vie et pourraient avec des termes techniques plus adéquats beaucoup mieux vous renseigner que moi.

**Merci, cher ancien pour votre lettre et vos bons vœux, nous
nous ferons un plaisir de vous faire visiter sous peu nos navires —
Amis lecteurs, aidez-nous à retrouver les anciens !**

Alain de Bethune,
112 av. G.E. Lebon
Bruxelles

Ancien matelot secrétaire classe 57, je me permets de vous demander de publier dans un prochain numéro un tableau des grades de la F.N. car ils ont changés depuis mon temps. D'autre part, membre de la Belgian Nautical Research Association je m'attache depuis plus de 10 ans à recueillir tous les renseignements possibles sur la Force Navale. Pourrait-on m'aider à trouver des photos de nos navires, prises en mer ? Je possède une grande quantité de photos des algérines, du Kamina, des vedettes et du Benga prises lors des événements du Congo de 1961 auxquels j'ai assisté étant commissaire de bord du Jadotville...

**Neptunus fera paraître dans son numéro de juin consacré à la
F.N. un tableau des grades et des spécialités. Pour les photos nous
ne pouvons, hélas, vous aider pour l'instant ; n'ayant pas encore
réuni de documentation photographique suffisante. Votre appel
sera peut-être entendu par d'autres collectionneurs ?**

neptunus bp 17 ostende 1



Neptunus accepte avec reconnaissance toute photo ou document se rapportant à la marine militaire belge, de même que tout numéro des précédentes éditions des journaux de la Force Navale : NEPTUNUS et l'EQUIPAGE.

vous recevrez les six numéros
de l'année, en versant :
120 fr.
300 fr. (abonné d'honneur)
au :
**C.C.P. 1755 de la
banque de la société générale
de belgique / ostende
compte : 40.07.79
neptunus.**

U zult de 6 nummers
van het jaar krijgen door
storting van :
120 F.
300 F. (erelid)
op :
**P.C.R. 1755 van de
bank van de société générale de
belgique / Oostende
rekening : 40.07.79
neptunus.**

pour l'étranger - voor het buitenland

united kingdom

1 pound
2 guineas (honor member)

france :

15 F.
30 F. (abonné d'honneur)

nederland :

10 gulden
25 gulden (erelid)

suisse :

12 F.
25 F. (abonné d'honneur)

u.s.a. - canada :

3 dollars
6 dollars (honor member)

ce numéro a été réalisé par :
les imprimeurs :

**delrue gebroeders
oostende**

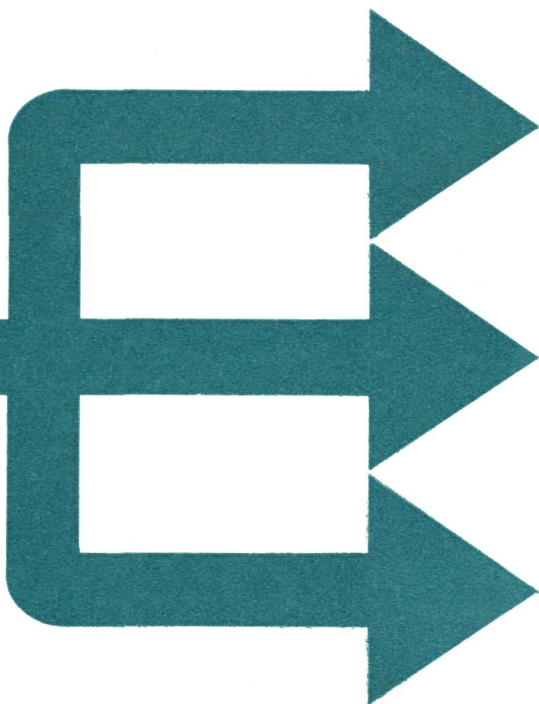
hebben dit nummer gedrukt

voor de verantwoordelijke
uitgever :

**neptunus
a.s.b.l. - v.z.w.d.
oostende**

en est l'éditeur responsable.

drukkerij - imprimerie "de vuurtoren"
tel. 059/751.32



n

